

AUTO hebdo

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

N°2049 / 10 FÉVRIER 2016

40 ANS NUMÉRO ANNIVERSAIRE

FR : 3,95 € - DD : 5,20 € - TOM : 1100 XPF - BEL : 4,20 € - CAN : 8,10 \$ Can - ESP : 4,20 € - ITA : 4,20 € - LUX : 4,20 € - MAR : 41 DH - MAY : 6 € - PORT. CONT. : 4,70 €

How@me!ll

M 01130 - 2049S - F: 3,95 €





8-9-10 | 20
JUILLET | 16

www.lemansclassic.com



ACCEDEZ AUX PORTES DE LA LEGENDE !

Remontez le temps et venez admirer près de 500 voitures en course sur le grand circuit du Mans, emmenées par des pilotes venus du monde entier...24 heures durant.

Passionnés de belles mécaniques ou novices enthousiastes, partagez un grand moment d'histoire et revivez les grandes heures des 24 Heures du Mans dans une ambiance familiale et élégante. Cette année encore, le Package Privilège vous permet de vous évader dans une autre époque du sport automobile de manière on ne peut plus exclusive !

Contacts:

vip@lemansclassic.com / +33 (0)1 42 59 73 40



RICHARD MILLE



48-50 BOULEVARD SÉNARD,
92210 SAINT-CLOUD
Contacts
Tél. 01 47 11 20 43 de 9h à 12h.
Fax : 01 46 02 09 10.
courrier@autoh.hommell.com
Abonnements / 01 47 11 22 86

ADMINISTRATION
AUTOhebdo est édité par la Société Française d'Édition et de Presse (Société du Groupe de Presse Michel Hommell). SAS au capital de 4 017 024 euros Siège social, 48-50 bld Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148. (20 00)

Principaux actionnaires
Michel Hommell, SMA
Président Directeur général
Michel Hommell
Directeur général et Directeur de la Publication Jean-Claude Lebon
RÉDACTION
Rédacteur en chef Philippe Séclier
Rédacteur en chef adjoint
Romain Bernard
Grands reporters Éric Bellegarde, Éric Briquet, Patrick Carnus, Jean-Michel Desnoues, Thibaut Villemant
Chef de rubrique (World Racing & Courses France) : Jean-Claude Romec
Reporters Jean-Luc Taillade, Jacques-Armand Dupuis, Pierre Tassel (web)
Secrétaire général de la rédaction Philippe Beauquesne
Secrétaires de rédaction Karol Alhaire, Sophie Pierre
Assistante Sarah Slimani

VISUEL
Directeur artistique Ivan Lecamus
Rédacteurs graphistes Jimmy Rullier, José Vilela
Dessins Jean-Louis Fiszman
COLLABORATEURS
B. Asset, Ph. Carles, T. Goubin, F. Hurel, J. Lillini, M. Lizin, J.M. Teissedre
CORRESPONDANTS
R. Alezra, B. Gros, P. Ciret, G. Coeffe, F. Fayman, B. Galand, F. Guenot, A. Lauret, F. Lombard, B. Salliy, J. Teitgen, N. Thérier, T. Tsuzuki.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas renvoyés.

PUBLICITÉ
Profil 18/30, 134 bis Rue du Point du Jour 92 517 Boulogne-Billancourt Cedex.
Tél. : 01 46 94 84 24, Fax : 01 46 94 00 90
Directeur commercial T. Remond
Directeur du pôle auto X. Paindavoine
INFORMATIQUE EDITORIALE
Directeur adjoint de l'informatique éditoriale C. Denis, assisté de F. Barrillet
Directeur technique adjoint D. Leblay
Responsable des développements informatiques P. Surlbled
Responsable pôle digital Héléne Regnaud

Chef de projet web Sabine Gros La Faige
PETITES ANNONCES Responsable M.-B. Pinheiro
ABONNEMENT, VPC
Service clientèle
Tél. : 01 47 11 22 86
Directeur du service abonnements P. Ribeiro Tél. : 01 47 11 22 96.
Responsable du service abonnements M. Mascarade
abonnements@sfp.fr

RESPONSABLE PROMOTION ET PARTENARIATS
Karine Léade - kleade@hommell.com
Tél. : 01 47 11 22 39
SALONS C. Gomes
FABRICATION L. Rossignaux
DIFFUSION C. Moal (01 47 11 20 58)
IMPRESSION Maury Imprimeurs S.A.S.
Zone Industrielle 45 300 Manchecourt.
DISTRIBUTION Prestalis
AUTOHEBDO BELGIQUE
Caira Edition sprl
Avenue A.J. Slegers, 46/14 à 1200 Bruxelles +32 (0)2 772 08 50
Email : arnaud.delicour@auto-hebdo.be
Editeur responsable : Arnaud Delicour - Caira Edition sprl



Dépôt légal de parution.
N° de commission paritaire : 0617K81794.
N° ISSN : 0395-4366



N'ATTENDEZ PLUS !

Chaque lundi, dès 22 heures, AUTOhebdo est désormais téléchargeable en version numérique sur iPad, tablettes Android, Mac et PC.

Voir nos offres d'abonnement page 113.

N° 2049 10 FÉVRIER 2016

360

24 HEURES DU MANS 4
SOIXANTE AU DÉPART

FORMULE 1 12
RENAULT SPORT F1 TEAM VOIT GRAND

1976-2016

IL Y A 40 ANS, AUTOhebdo ENTRAÎT EN PISTE 16

GRAND ENTRETIEN JACKY ICKX 18

NOS 40 PILOTES 26

GRAND ENTRETIEN MICHÈLE MOUTON 42

GRAND ENTRETIEN JACQUES VILLENEUVE 48

NOS 40 PERSONNALITÉS 56

HISTOIRE QUAND RENAULT METTAIT LE TURBO 72

NOS 40 VOITURES 80

GRANDS TÉMOINS CHRISTIAN COURTEL 96

JEAN-MARC TEISSEDE 100

MICHEL LIZIN 104

WORLD RACING FORMULE e BUENOS AIRES 108
12 H. DE BATHURST 110

AUTOhebdo.fr



Pour trouver AUTOhebdo www.hommell-magazines.com / www.trouverlapresse.com ou abonnez-vous page 113

Photos de couverture : DPPI ; J-F Galeron. AUTOhebdo tient à remercier l'hôtel Hermitage, à Monaco, pour la séance photo avec Michèle Mouton. Pour nous conformer à la Loi Évin du 10 janvier 1991, nous pouvons avoir modifié graphiquement certaines photographies diffusées dans ce numéro.

24H-LEMANS.COM

24h LE MANS

18-19 JUIN 2016

MYTHIQUE



24h-lemans.com flawec.com europeanlemansseries.com

Pavillon Gabriel, vendredi dernier : Frédéric Lénart, Sir Lindsay Owen-Jones, Pierre Fillon et Gérard Neveu entourent Bruno Vandestick. À l'écran, l'une des trois affiches officielles.

SOIXANTAINÉ RUGISSANTE

Les listes des engagés aux 24 Heures du Mans, en WEC et en ELMS ont été dévoilées vendredi dernier à Paris. Trois plateaux de choix avec une surprise d'envergure : 60 voitures seront au départ de la 84^e édition, le 18 juin prochain.

Thibaut Villemant

La montée en puissance de la discipline a fait de la révélation des listes des engagés aux 24 Heures du Mans, en WEC et en ELMS (voir page 10. Ndlr) un événement à part entière de la saison d'Endurance. Un moment très attendu par les fans et plus encore par les concurrents, la classique mancelle étant l'une des rares courses nécessitant une invitation pour être admis. Cette année, décision avait été prise de l'organiser à Paris, dans les studios du Pavillon Gabriel, tout près des Champs-Élysées et à 250 mètres du siège de la FIA, place de la Concorde. Désireux de s'ouvrir au plus grand nombre et d'être toujours plus « connectés », les organisateurs nous ont

proposé un opus 2016 tranchant avec les précédents, la priorité étant dorénavant donnée aux internautes des quatre coins du monde. « *Ce moment est aussi bien suivi en Europe que sur le continent américain ou en Asie* », martelait ainsi en préambule Gérard Neveu, directeur de LMEM, filière de l'ACO organisatrice du WEC et de l'ELMS. Il est vrai qu'aux 24 Heures du Mans, 17 nationalités seront représentées, sans compter que le WEC fera, cette année, escale dans neuf pays, avec une nouveauté, les 6 Heures de Mexico, le 3 septembre. Organisé façon émission de télévision, diffusée en direct sur Internet pendant un peu plus d'une heure, cet événement a été, il est vrai, beaucoup plus rythmé que ces dernières années. En ce qui concerne le contenu, les invités ont eu droit à un scoop de taille, révélé par le président de l'ACO Pierre Fillon en personne : 60 engagés seront admis aux vérifications administratives et techniques de la 84^e édition de la classique mancelle mi-juin, et non 58 comme cela était prévu (voir QR Pierre Fillon ci-contre. Ndlr). Ce qui fera un total de 32 prototypes et 28 GT. Dans la catégorie-reine, les effectifs diminuent quelque peu. Une baisse due à l'absence de Nissan, qui a jeté l'éponge après un exercice 2015 calamiteux, ainsi qu'à Audi et Porsche, qui ont conjointement décidé de n'engager que deux autos suite au scandale industriel sans précédent qui touche le groupe VW. Porsche, Audi et Toyota, les deux derniers avec de nouvelles LM P1,

seront ainsi sur un pied d'égalité et la triangulaire n'en perdra rien de sa superbe, bien au contraire. Le LM P2 a le vent en poupe, le nombre d'engagés ne cessant de croître (voir tableau ci-après. Ndlr), tout comme la qualité des concurrents engagés. La « petite » catégorie prototype accueille de plus en plus de pilotes de renommée internationale, tels que Filipe Albuquerque, Bruno Senna, Giedo Van der Garde ou encore Vitaly Petrov et Laurens Vanthoor. Mais la classe ayant le plus enflé est le GTE Pro « nouvelle ▶



Une Ford GT, la Ligier du RGR by Morand et une Porsche 919 trônaient devant le Pavillon Gabriel.

61

Pour retrouver trace d'une liste des engagés aux 24 Heures du Mans riche de 60 voitures, il faut remonter à 1955, il y a 61 ans. Un chiffre également atteint en 1950, 1951 et 1953.

LES ENGAGÉS AUX 24 HEURES DU MANS 2016

N°	WEC	Cat.	Voiture	Equipe	Pilotes
1	WEC	LM P1	Porsche 919 Hybrid	Porsche Team	Bernhard-Hartley-Webber
2	WEC	LM P1	Porsche 919 Hybrid	Porsche Team	Dumas-Jani-Lieb
4	WEC	LM P1	CLM P1/01-AER	ByKolles Racing	Trummer-Kaffer
5	WEC	LM P1	Toyota TS050 Hybrid	Toyota Racing	Buemi-Davidson-Nakajima
6	WEC	LM P1	Toyota TS050 Hybrid	Toyota Racing	Conway-Kobayashi-Sarazin
7	WEC	LM P1	Audi R18	Audi Sport Team Joest	Fässler-Lotterer-Tréluyer
8	WEC	LM P1	Audi R18	Audi Sport Team Joest	Di Grassi-Duval-Jarvis
12	WEC	LM P1	Rebellion R One-AER	Rebellion Racing	Heidfeld-N. Prost*
13	WEC	LM P1	Rebellion R One-AER	Rebellion Racing	Imperatori-Kraihamer-Tuscher
22		LM P2	Ligier JS P2-Judd	So 24 ! by Lombard Racing	Capillaire-Lombard
23		LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Panis-Barthez Compétition	Barthez
26	WEC	LM P2	Oreca 05-Nissan	G-Drive Racing	Berthon-Rusinov-J. Martin ?
27	WEC	LM P2	BR01-Nissan	SMP Racing	Mediani-Minassian-Aleshin*
28		LM P2	Morgan LM P2-Nissan	Pegasus Racing	Taittinger
30	WEC	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Extreme Speed Motorsport	Brown-Sharp-Van Overbeek
31	WEC	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Extreme Speed Motorsport	Cumming-Dalziel-Derani
33		LM P2	Oreca 05-Nissan	Eurasia Motorsport	De Bruijn-Gommendy-Jun Jin
34		LM P2	Oreca 03R-Judd	Race Performance	Leutwiler
35	WEC	LM P2	Alpine A460-Nissan	Baxi DC Racing Alpine	Cheng-Tung
36	WEC	LM P2	Alpine A460-Nissan	Signatech Alpine	Lapierre-Menezes
37	WEC	LM P2	BR01-Nissan	SMP Racing	K. Ladygin-Petrov-Shaytar
38		LM P2	Gibson 015S-Nissan	G-Drive Racing	Dennis-Dolan-Van der Garde
40		LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Krohn Racing	Krohn-Jönsson
41		LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Greaves Motorsport	Rojas-Canal ?
42	WEC	LM P2	Gibson 015S-Nissan	Strakka Racing	J. Kane-Levontis-Watts
43	WEC	LM P2	Ligier JS P2-Nissan	RGR by Morand	Albuquerque-Ri. Gonzalez-B. Senna
44	WEC	LM P2	Oreca 05-Nissan	Manor	Graves
46		LM P2	Oreca 05-Nissan	Thiriet by TDS Racing	Beche-Thiriet
47		LM P2	Oreca 05-Nissan	KCMG	Matsuda
48		LM P2	Oreca 03R-Nissan	Murphy Prototypes	N.C.
49		LM P2	Ligier JS P2-Honda	Michael Shank Racing	Negri Jr-Pew-Vanthoor
51	WEC	GTE Pro	Ferrari 488 GTE	AF Corse	Bruni-Calado
63		GTE Pro	Chevrolet Corvette C7.R	Corvette Racing	Garcia-J. Magnussen-R. Taylor
64		GTE Pro	Chevrolet Corvette C7.R	Corvette Racing	Gavin-Milner-J. Taylor
66	WEC	GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing Team UK	M. Franchitti-Priaulx-Kanaan ?
67	WEC	GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing Team UK	Mücke-Pla
68		GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing Team USA	Hand-D. Müller-S. Bourdais
69		GTE Pro	Ford GT	Ford Chip Ganassi Racing Team USA	Briscoe-Westbrook-Dixon ?
71	WEC	GTE Pro	Ferrari 488 GTE	AF Corse	Bird-Rigon
77	WEC	GTE Pro	Porsche 911 RSR	Dempsey-Proton Racing	Christensen-Lietz-Henzler
82		GTE Pro	Ferrari 488 GTE	Risi Competizione	Fischella-Vilander
91		GTE Pro	Porsche 911 RSR	Porsche Motorsport	Estre-Pilet-Tandy
92		GTE Pro	Porsche 911 RSR	Porsche Motorsport	Bamber-Bergmeister-Makowiecki
95	WEC	GTE Pro	Aston Martin Vantage GTE	Aston Martin Racing	Thiim-Nygaard-Sørensen
97	WEC	GTE Pro	Aston Martin Vantage GTE	Aston Martin Racing	Stanaway-Turner-Adam ?
50	WEC	GTE Am	Chevrolet Corvette C7.R	Larbre Compétition	Ragues-Ruberti-Yamagishi*
55		GTE Am	Ferrari 458 Italia	AF Corse	Cameron
57		GTE Am	Chevrolet Corvette C6-ZR1	Team AAI	Chen-Chen
58		GTE Am	Ferrari 458 Italia	Clearwater Racing	Sun
59		GTE Am	Aston Martin V8 Vantage	TDS Racing	Dermont-Perera
60		GTE Am	Ferrari 458 Italia	Formula Racing	C. Nielsen-Laursen-Mac
62		GTE Am	Ferrari 458 Italia	Scuderia Corsa	T. Bell-Segal-Sweedler
78	WEC	GTE Am	Porsche 911 RSR	KCMG	Ried-Ip ?
83	WEC	GTE Am	Ferrari 458 Italia	AF Corse	Agas-Collard-Perrodo
86	WEC	GTE Am	Porsche 911 RSR	Gulf Racing UK	Wainwright
88	WEC	GTE Am	Porsche 911 RSR	Abu Dhabi-Proton Racing	Al Qubaisi-Heinemeier Hansson-P. Long
89		GTE Am	Porsche 911 RSR	Proton Competition	Roda
98	WEC	GTE Am	Aston Martin V8 Vantage	Aston Martin Racing	Dalla Lana-Lamy-M. Lauda
99		GTE Am	Aston Martin V8 Vantage	Aston Martin Racing	Howard
84		Box 56	Morgan LM P2-Nissan	SRT41 by Oak Racing	Sausset-Tinseau
Suppléants					
45		LM P2	Gibson 015S-Nissan	Greaves Motorsport	A. Brundle
25		LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Algarve Pro Racing	Munemann-Winslow
76		GTE Am	Ferrari 458 Italia	JMW Motorsport	R. Smith
32		LM P2	BR01-Nissan	Courage	A. Wirth
29		LM P2	Morgan LM P2-Nissan	Pegasus Racing	Schell
24		LM P2	Ligier JS P2-Nissan	Oak Racing	J. Nicolet- Maris-Merlin
53		GTE Am	SRT Viper GTS-R	Riley Motorsports	Keating-Bleekmolen-Miller
21		LM P2	Oreca 05-Nissan	DragonSpeed	Hedman
87		GTE Am	Porsche 911 RSR	Proton Competition	Seefried
56		GTE Am	Chevrolet Corvette C6-ZR1	Team AAI	Chen-Chen

Italique : Titulaire en WEC ; * Voir explication par ailleurs

génération » avec des voitures plus sûres, plus puissantes et plus évoluées aérodynamiquement. Ford revient officiellement dans la Sarthe dans le but de commémorer les 50 ans de la première de ses quatre victoires de rang acquises avec la GT40. Quatre demandes d'invitation ont été déposées et acceptées, ce qui devrait permettre de voir en action des stars répondant aux noms de Sébastien Bourdais, Scott Dixon et pourquoi pas Tony Kanaan. Face à cette offensive américaine, Ferrari a demandé à Risi Competizione de traverser l'Atlantique pour venir épauler AF Corse. L'écurie de Washington signe ainsi son retour dans la Sarthe après cinq ans d'absence, elle qui peut se targuer de totaliser trois succès en sept départs (LM P1 en 1998 puis GT2 en 2008 et 2009). Porsche, avec trois 911 RSR, et Aston Martin ne seront pas en reste. Une diversité que l'on retrouve également en GTE Am. Avec 60 places, impossible de contenter tout le monde.



Wurz, Vasselon, le Dr Ullrich, Tréluyer, Bernhard et Seidl avaient fait le déplacement à Paris.

Et reléguer le fidèle JMW Motorsport ou la très impressionnante SRT Viper GTS-R au rang des réservistes a dû être une décision difficile à prendre pour le comité de sélection. Sans oublier Courage, qui espérait bien faire son grand retour sur cette mythique épreuve que ses voitures ont animée pendant une vingtaine d'années. En WEC, 32 autos sont attendues à l'année. « C'est une grille qui a gagné en qualité, mais également en nombre », soulignait Gérard Neveu. Et pour cause, si 35 concurrents avaient été annoncés à la même époque l'an passé, jamais la grille d'inscrits au WEC sur une manche de six heures n'a dépassé 31. Nissan n'est finalement venu qu'au Mans, le Team Morand n'a pu aligner qu'une seule de ses deux Morgan et le Oak Racing n'a été présent que lors des trois premières courses. « En LM P1, nous avons une forme de stabilité, ce qui était attendu, poursuivait-il. En LM P2, le niveau a en revanche sacrément augmenté, avec des équipes extrêmement performantes, parmi les meilleures de chaque continent. On ne peut que se réjouir de l'arrivée de concurrents comme Manor, dont la réputation n'est plus à faire. 32 concurrents, c'est le maximum, puisque nous nous gardons des places pour les invités à la course (G-Drive Racing, par exemple, alignera à Spa la Gibson 015S qu'elle engage en ELMS. Ndlr). Je rêve notamment de voir Adrian Fernandez sur la grille à Mexico... » Désormais, les équipes n'ont plus qu'à affûter leurs armes. Pour la première confrontation, il faudra patienter jusqu'au 25 mars, premier des deux jours du Prologue, sur le circuit Paul-Ricard.

QR? Pierre FILLON Président de l'Automobile Club de l'Ouest

Quand avez-vous su que vous seriez en mesure d'accepter 60 voitures au départ des 24 Heures du Mans ?

Nous avons annoncé en juin dernier entamer la construction de quatre nouveaux stands. Mais également que nous ne pourrions en occuper que deux en 2016, l'utilisation des deux autres nécessitant des travaux d'aménagement plus importants au niveau du parc fermé et du paddock. Devant le nombre et la qualité des demandes, nous avons soulevé des montagnes, afin de mécontenter le moins de concurrents possible. Nous avons trouvé une solution provisoire côté parc fermé pour accueillir les commissaires techniques dans de bonnes conditions, tout en ouvrant d'emblée les quatre nouveaux stands.

La liste des suppléants est de qualité. Le choix a-t-il été plus difficile que ces dernières années ?

Je ne peux m'empêcher d'avoir une pensée pour les réservistes. Ça a été un crève-cœur pour le comité de sélection. Habituellement, 10 à 15 % des candidatures ne sont pas très solides. Là, sincèrement, toutes étaient crédibles et auraient mérité une place.

Si vous deviez retenir quelques points positifs, lesquels seraient-ils ?

Le LM P2, qualifié de moribond, il y a deux ans, ne s'est jamais aussi bien porté. Preuve que le règlement fonctionne et attire. L'arrivée de Manor dans la catégorie est une très bonne chose. Nous verrons plus tard s'ils ont d'autres projets... Le



plateau LM P1 est solide même si neuf voitures, cela peut paraître insuffisant. Nos teams LM P1 privés remplissent et nous travaillons dur pour faire en sorte qu'il y en ait davantage l'an prochain. Et puis, il y a le retour de Ford en GT. Quand on connaît l'histoire liant cette marque aux 24 Heures du Mans, il ne peut laisser insensible.

En ELMS, 44 voitures sont attendues, dont 20 LM P3. Pensiez-vous que cette catégorie connaisse un tel succès ?

Nous avons imaginé cette catégorie LM P3, car à notre goût, il manquait une marche dans cette filière de l'Endurance. Quelque chose d'abordable et une voiture relativement facile à conduire, bien qu'un vrai prototype. Au début, certains n'ont pas cru en ce projet. Mais aujourd'hui, cette grille parle d'elle-même. Nous nous attendions à une douzaine de voitures, mais pas à vingt. C'est la bonne surprise de l'année.

Propos recueillis par T. Villemant

VITE

LARBRE



Si l'écurie de Jack Leconte n'alignera pas de C7.R en GTE Pro, les liens avec GM semblent se resserrer toujours plus. L'équipe du Val-de-Vienne devrait jouer le rôle de Junior Team pour le Corvette Racing, qui ne s'interdit pas de placer ses jeunes, notamment Ricky Taylor (en lieu et place de Paolo Ruberti), sur certaines manches du WEC après Le Mans.

SMP

Retenu par ses obligations en IndyCar Series avec le Schmidt Peterson Motorsports, Mikhail Aleshin ne devrait être de la partie qu'au Mans. Sur les autres manches du WEC, il pourrait laisser sa place à David Markozov ou Sergey Sirotkin.

DUNLOP

Ayant noué un partenariat avec Rebellion, ByKolles et Aston Martin, Dunlop va faire en 2016 son retour en LM P1, GTE Pro et GTE Am... en plus du LM P2

BECHE

Rebellion Racing et Thiriet by TDS Racing ont conclu un partenariat marketing et sportif. Au centre de cet accord figure Mathias Beche, qui sera prêté par l'écurie helvétique à l'équipe française. Le Suisse disputera les six manches de l'ELMS et le Mans sur l'Oreca 05 du Thiriet by TDS Racing, ainsi que les huit manches de 6 heures du WEC sur la Rebellion R-One n°12.

SÉCURITÉ

Cette année, l'essentiel des aménagements du circuit manceau a concerné les virages Porsche avec la mise en place d'une SAFER Barrier à l'intérieur, similaire à ce que l'on voit sur les ovales outre-Atlantique. Le coût de ces travaux, financés par le Syndicat Mixte des 24 Heures du Mans, s'élève à 900 000 euros. À noter l'aménagement d'une nouvelle zone de spectateurs à Indianapolis ou encore la création d'un rond-point à proximité du Virage d'Arnage, sans que ce dernier ne modifie le tracé.



Porsche a choisi **Mobil 1** et **MICHELIN**

www.porsche.fr ou Porsche Contact **0 800 400 911** Service & appel gratuits

Merci à Auto Hebdo de suivre chacune de nos victoires depuis 40 ans.

En 1976, Porsche signait sa troisième victoire aux 24 Heures du Mans ; c'était aussi la toute première fois qu'un véhicule équipé d'un moteur turbocompressé s'imposait dans cette course déjà légendaire.

Depuis toujours, la compétition fait partie de notre ADN et chaque victoire nous conforte dans la voie que nous avons choisie : transférer nos technologies du circuit à la route.



PORSCHE



Pascal VASSELON

Directeur technique Toyota Racing

Comment se sont passés les essais de la TS050 Hybrid menés ces derniers jours au Paul-Ricard ?

Il s'agissait de notre premier essai d'Endurance, avec une simulation de trente heures. Elle n'a pas été sans souci, mais les problèmes rencontrés sont tout à fait normaux et solvables à ce stade de la saison avec une nouvelle voiture. Le kilométrage bouclé est important. Nous sommes donc plutôt satisfaits, mais c'est facile de l'être à ce moment de l'année.

Vous affichez un déficit en performance conséquent l'an passé. Qu'en est-il de ce côté-là ?

Ce que nous avons vu sur la piste répond aux objectifs que nous nous étions fixés. Le plan de marche est respecté, mais cela ne signifie pas que cela sera suffisant.

La TS050 ne serait pas encore dans sa configuration définitive ?

Comme certaines décisions ont été prises tardivement, nous avons décidé de rouler sans avoir toutes les pièces à disposition. Nous avons préféré ne pas attendre. Au Prologue et même avant, nous disposerons d'une TS050 munie des pièces définitives.

Quel est votre planning d'essais ?

Quatre séances d'endurance et une ou deux sessions de développement avant Le Mans.

Avec une nouveauté, l'arrivée de Kamui Kobayashi...

Il a été brillant lors des essais, notamment de sélection, qu'il a menés avec nous l'an passé. C'est donc tout naturellement qu'il intègre l'effectif. Quand nous avons eu Kamui dans notre F1 (en 2009. Ndlr), il a apporté une bouffée d'air frais. Mais ce n'est pas ce qui lui a donné sa place, l'Endurance est une discipline bien différente à laquelle certains pilotes de F1 ne s'adaptent pas.

Propos recueillis par T. Villemant



TOYOTA RACING

La nouvelle livrée du Toyota Racing a été dévoilée, ici sur une TS040 Hybrid.

DE LA F1 AU LM P2

Manor invité en or

À la veille du Grand Prix de clôture de la saison 2015 de F1, le 28 novembre à Abou Dhabi (voir Ah n°2040. Ndlr), John Booth, Team principal de Manor, nous avait confié : « Nous ne savons pas où et quand, mais nous savons que nous reviendrons. » Notre question sur un éventuel intérêt porté à l'Endurance l'avait fait sourire, tout comme son directeur sportif, Graeme Lowdon. Les Britanniques ne seront pas restés longtemps dans l'ombre. Quelques mois seulement après avoir quitté la F1, les voilà qui débarquent en WEC, dans la catégorie LM P2. « Je suis allé au Mans pour la première fois

en 1990 et je n'ai pas manqué beaucoup d'éditions depuis, a ajouté Lowdon, vendredi dernier. Pouvoir y prendre part avec notre propre équipe est un privilège. L'Endurance, nous y pensions depuis un certain temps, mais rien n'a été finalisé avant le baisser du drapeau à damier du Grand Prix de Abou Dhabi, car nous étions jusque-là concentrés à 100 % sur la F1. » Concernant l'organigramme, il faudra patienter quelques semaines pour en savoir plus, alors qu'un déménagement est prévu. « Il s'agira d'une nouvelle équipe que nous devons constituer, mais la compétition automobile est un petit monde... Nous avons

donc beaucoup de contacts. John officiera en tant que Team principal et moi en tant que directeur sportif. Concernant les pilotes, nous avons d'ores et déjà annoncé Tor (Graves. Ndlr), qui a défendu nos couleurs en 1998, 1999 et 2003 (à l'époque où Manor sévissait en FR 2.0 et en F3. Ndlr). Il compte à son actif deux saisons de WEC et deux départs aux 24 Heures du Mans. » Concernant la voiture, le choix s'est porté sur l'Oreca 05, les dirigeants de l'écurie anglaise ayant été « impressionnés par le produit en lui-même et plus encore par le suivi-clients prodigué. Notre premier objectif sera de gagner le res-



MANOR

pect de nos rivaux. Nous avons beaucoup à apprendre. » Une humilité louable mais qui n'en cache pas moins de grandes ambitions. **T. V.**

WEC

Alpine double la mise

Il y aura deux A460 (émanation de la Oreca 05) en WEC cette année et c'est l'une des grandes nouvelles en LM P2. « Je tenais vraiment à aligner une deuxième Alpine en WEC et j'ai très vite vu que les ambitions sportives du David Cheng Racing étaient en phase avec les nôtres, nous a confié Philippe Sinault, Team principal de Signatech-Alpine. Pouvoir compter sur des Chinois (Ho-Pin Tung et David Cheng sur la n°35. Ndlr) et un Américain (Gustavo Menezes sur la n°36. Ndlr) l'an-

née même du lancement de la nouvelle Alpine de route, ça ne pouvait mieux tomber. » Si la n°35 battra pavillon chinois au contraire de la n°36, qui défendra toujours les couleurs de la France, il s'agira bien d'une seule et même équipe, gérée par Philippe Sinault et Lionel Chevalier. Côté pilotes, sur la n°36, on retrouvera notamment au côté de Menezes le tricolore Nicolas Lapierre, vainqueur des 24 Heures du Mans 2015 en LM P2 sur une Oreca 05 alignée par KCMG. « J'ai côtoyé Gustavo

en F3, nous a expliqué Philippe Sinault. Il s'est montré à son avantage lors des tests que nous avons menés à Bahreïn au lendemain de la finale l'an passé. Nico, lui, fait partie de la famille. Nous avons notamment gagné ensemble, en 2003, le Grand Prix de Macao F3. Il est extrêmement talentueux et son expérience de l'Endurance ne pourra que nous être utile. » Il reste donc deux baquets vacants pour lesquels Nelson Panciatici et Paul-Loup Chatin sont des candidats sérieux. **T. V.**

VITE

MARSHAL

Le Grand Marshal de cette 84^e édition sera Alexander Wurz, double vainqueur au Mans. L'Autrichien succède ainsi à Henri Pescarolo, Allan McNish et Tom Kristensen.

JOURNÉE TEST

Organisée le 5 juin, elle sera, en 2016, réservée et obligatoire pour les 60 concurrents (équipes et voitures) engagés au Mans, ainsi que pour les pilotes n'ayant jamais ou pas participé à la course depuis 2011. Le comité de sélection se réserve la possibilité d'admettre une ou plusieurs voitures supplémentaires.

SUPPORT

Une épreuve réunissant les LM P3 des séries ACO et les GT3 de la Michelin GT3 Le Mans Cup, et une manche du Ferrari Challenge, seront les courses support proposées aux spectateurs au Mans le samedi 18 juin.

CŒUR

Pour la 8^e année de rang, l'ACO a noué un partenariat avec Mécénat Chirurgie Cardiaque, qui permet à des enfants atteints de malformations cardiaques venant de pays défavorisés de se faire opérer en France, lorsque cela est impossible chez eux faute de moyens techniques ou financiers. En 2016, l'ACO mettra de nouveau des infrastructures à disposition de l'association pour l'aider à collecter des fonds.



Porsche a choisi **Mobil 1** et **MICHELIN**

www.porsche.fr ou Porsche Contact **0 800 400 911** Service & appel gratuits

Les victoires d'hier font les icônes d'aujourd'hui.

Nouveau 718 Boxster.

Digne héritier de la 718 RSK, le nouveau 718 Boxster rend hommage au sport automobile des années soixante. Incontestablement sportif, il revient aujourd'hui sur les routes accompagné d'un nouveau moteur turbocompressé 4 cylindres à plat offrant un niveau de performance encore jamais atteint. Tout en respectant ses traditions, nous avons fait le choix de l'innovation dans le seul but de susciter de nouvelles émotions.

La légende est de retour : www.porsche.com/718Boxster



PORSCHE

Renaud Derlot, Olivier Panis, Fabien Barthez et Simon Abadie débarquent en LM P2 avec des ambitions élevées.



ELMS

PANIS-BARTHEZ DROIT AU BUT

L'arrivée du LM P3 en lieu et place des GTC renforce le championnat d'Europe d'Endurance qui ne s'est jamais aussi bien porté avec 44 engagés, dont l'ancien pilote Ligier et l'ex-gardien des Bleus.

J.M. Teissedre

Si les 15 LM P2 et les 9 GTE annoncées s'inscrivent dans la continuité des saisons précédentes, la présence de 20 LM P3, dont 19 Ligier, est à l'inverse une réelle surprise. C'est même un exploit à porter au crédit du duo Onroak Automotive, qui a su s'organiser pour livrer autant de voitures en quelques mois (*la JS P3 a été présentée aux 24 Heures du Mans 2015*. Ndlr), et Oreca, chargé du groupe motopropulseur unique. Ainsi, la présence d'une seule Riley pour MurphyP3 paraît un défi fou de la part du constructeur américain. Dans ce qui ressemble fort à une formule monotype, il va être intéressant de suivre la lutte opposant des équipes aux CV fournis (Graff, RLR, Race Performance, United Autosports ou Duqueine Engineering) à celles qui se sont rodées en 2015 avec des Ginetta ayant disparu des radars (Villorba Corse ou by Speed Factory) et à

des débutantes ne manquant pas d'ambition (Ultimate, Panis-Barthez, M Racing-YMR ou Eurointernational). Remettant sportivement son titre en jeu en LM P2, le Greaves Motorsport se lance un défi délicat. Il ne sera en effet pas facile au Suisse Gary Hirsch de conserver le numéro 1 que portera sa Gibson face à des adversaires aussi déterminés que les écuries G-Drive Racing (derrière laquelle se cache Jota Sport) et Thiriet by TDS Racing, avides de revanche. Pour parvenir à ses fins, l'écurie française pourra compter sur Mathias Beche, partie prenante de sa campagne victorieuse en 2012. À moins que la menace ne vienne de l'intérieur, avec la Ligier JS P2 au volant de laquelle devraient se relayer, entre autres, Memo Rojas et Julien Canal, champion sortant en WEC. Les nouveaux venus français espèrent également avoir leur mot à dire, à commencer par So 24 ! by Lom-

bard Racing et Panis-Barthez Compétition. Surveillée de près par les fans, la Ligier de l'ex-gardien des Bleus sera exploitée par le Tech 1 Racing de Simon et Sarah Abadie, connus pour être l'une des références mondiales en matière de monoplace et pour avoir cumulé les titres en FR 3.5 Series et Eurocup FR 2.0. Notons enfin le retour en Prototype de Courage, qui s'est porté acquéreur d'une BR 01 russe. En GT, bien malin sera celui capable de sortir un favori du lot tant les protagonistes sont de taille, de AF Corse à Aston Martin Racing en passant par TDS Racing, Proton Compétition, JMW Motorsport ou Formula Racing.

LES PRINCIPAUX ENGAGÉS

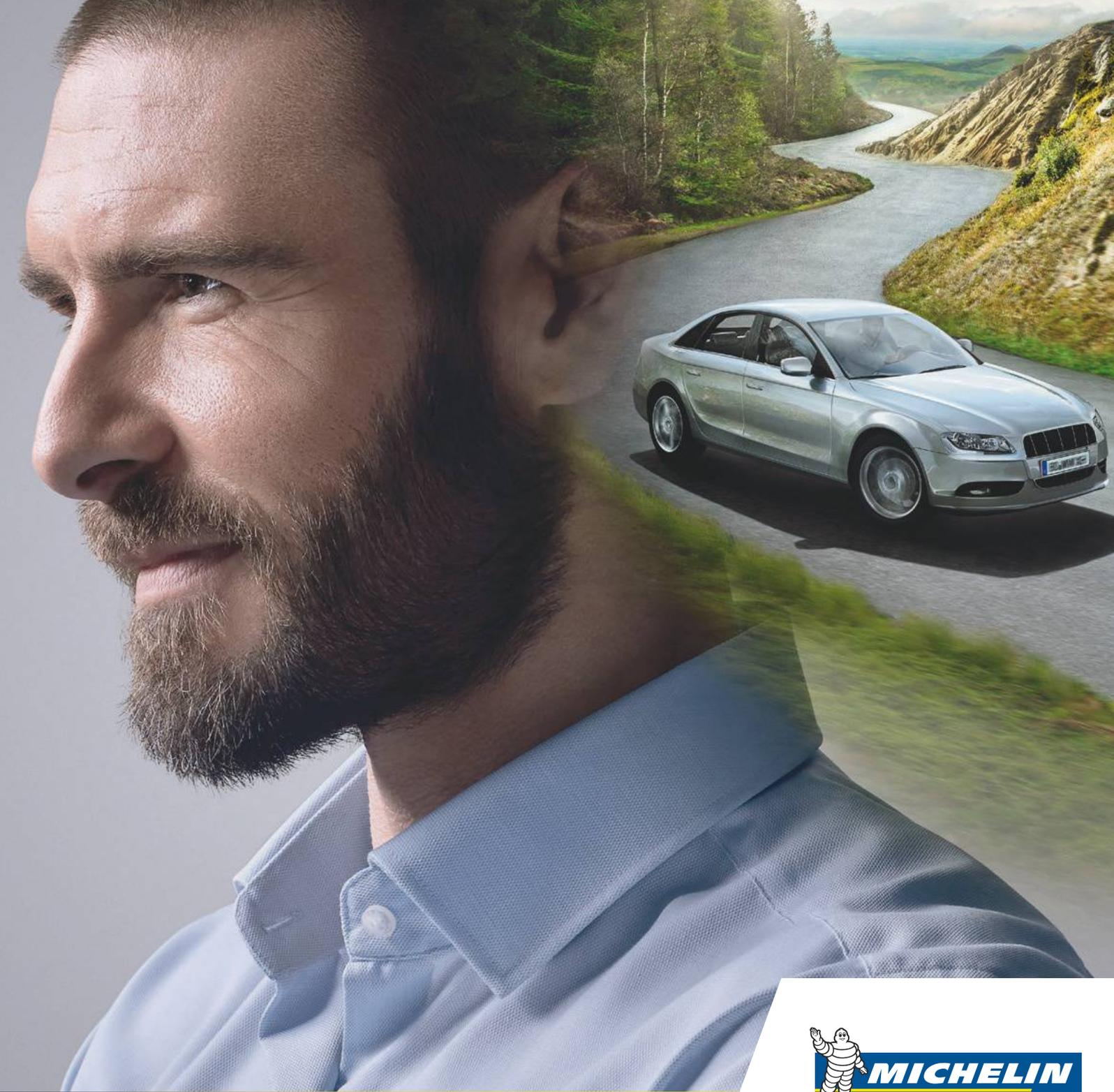
G-Drive Racing en favori

► Sont attendues sur les six manches ELMS 2016, 44 concurrents, à savoir 15 LM P2, 20 LM P3 et neuf GTE. Si Greaves Motorsport, avec deux autos dont une Ligier JS P2, vise une deuxième couronne de rang, le favori a indéniablement pour nom G-Drive Racing, écurie derrière laquelle se cache Jota Sport. L'ex-pilote F1 Giedo van der Garde et le vélocé Harry Tincknell épauleront l'insaisissable Simon Dolan. Face aux deux Gibson 015S, on retrouvera trois Oreca 05, deux 03R, une Morgan, une BR et six Ligier JS P2, dont une pour Panis-Barthez Compétition. Côté motoriste, Nissan se taille la part du lion dans la catégorie-

reine, avec 12 voitures contre trois à Judd. En LM P3, bon nombre d'équipages restent encore à finaliser. Parmi les noms connus, citons Alex Brundle (United Autosports), Eric Debarb (Panis-Barthez Compétition), David Hallyday, la famille Nicolet (Jacques partageant le volant avec son fils Pierre) ou encore le kartman Thomas Laurent qui défendra les couleurs du M. Racing - YMR, l'équipe de Yvan Muller. Enfin, cinq Ferrari 458 Italia ferrailletteront en GTE avec deux Aston Martin V8 Vantage et deux Porsche 911 RSR. **T.V.**
► Retrouvez la liste complète des engagés sur notre site internet AUTOhebdo.fr

26

Sur les 44 voitures inscrites à l'année, toutes catégories confondues, 26 sont conçues par Onroak Automotive, soit près de 60% du plateau.



MICHELIN

Une meilleure façon d'avancer

POUVOIR. INSTANTANÉMENT.

"J'aime conduire et je suis toujours prêt à faire un petit détour pour prendre mon « raccourci » préféré.

Les routes sinueuses sont un vrai bonheur : j'aime négocier les tournants, les virages. Cette sensation de liberté, de contrôle, de sécurité fait de chaque kilomètre un véritable plaisir.

Depuis que j'ai équipé ma voiture avec les nouveaux pneus MICHELIN Pilot Sport⁴ le plaisir est encore plus fort. J'ai l'impression de redécouvrir ma voiture.

C'est un peu comme si mes pneus savaient où aller avant même que je tourne le volant.

Je ne suis pas spécialement fan de sport automobile, juste une personne qui aime conduire et qui adore ses nouveaux pneus."

Michael

**NOUVEAU MICHELIN
PILOT SPORT⁴**



Découvrez à quel point un pneu peut avoir du répondant : www.michelin.fr/pneu/michelin-pilot-sport-4
Explorez notre compte Instagram : [instagram.com/michelin](https://www.instagram.com/michelin)



Carlos Ghosn a donné le cap à suivre à ses hommes, Jérôme Stoll, Cyril Abiteboul et Fred Vasseur (de gauche à droite).

RENAULT SPORT F1 TEAM VOIT GRAND

Mercredi 3 février, depuis son Technocentre de Guyancourt, la firme au Losange a levé le voile sur ses forces - pilotes, dirigeants, ingénieurs -, mais aussi ses ambitions qui devront en faire une écurie capable de viser la victoire d'ici 2018.

Patrick Camus

Si Frédéric Vasseur, le nouveau directeur de la compétition de Renault Sport F1 Team, entretenait quelques doutes quant à la motivation et au regard que portait la « grande maison » de Boulogne-Billancourt sur la F1, il a eu de quoi se rassurer lors de la présentation, sobre mais affirmée, de l'équipe du Losange, mercredi 3 février dernier. La présence de Carlos Ghosn, président de l'Alliance Renault-Nissan, son discours et sa disponibilité au jeu des questions-réponses ont prouvé son attachement aux valeurs sportives de la discipline reine. Néanmoins, la patience sera une vertu avant d'envisager gagner à nouveau. Sans pour autant faire profil bas, les objectifs sont réalistes et raisonnables. « Nous sommes conscients d'avoir récupéré une partie de notre retard mais, sur le plan moteur, nous avons un handicap par rapport à ceux qui gagnent, admet le grand patron de la firme française. Nous croyons avoir la technologie et la détermination pour le combler. Il nous faudra du temps, mais nous voulons

que la Renault devienne une monoplace capable de viser la victoire avec constance et nous viserons cet objectif avec toutes nos ressources. À moins d'un miracle, ce auquel je ne crois pas en 2016, notre objectif raisonnable est de fréquenter les podiums en 2018. Pour cela, nous chercherons à nous améliorer sur tous les fronts. »

2018 ? Cette année sera celle d'une mini-révolution technique que tout le monde souhaite et redoute à la fois : disparition des jetons de développement moteur, appuis aéro revus à la hausse, monoplaces rendues plus difficiles à piloter, etc. De quoi permettre à la F1 de rebattre ses cartes et à Renault de tirer son épingle du jeu ? « Il y a trois ans, Red Bull gagnait tout, et l'avait fait pendant longtemps, note encore Carlos Ghosn. Puis les règlements ont changé et un nouveau cycle s'est ouvert. Qui peut imaginer ce qu'il se passera avec un nouveau règlement ? Il y a toujours un début et une fin à toute phase historique. Ce que nous avons demandé pour le futur, c'est d'avoir des

garanties sur les investissements que nous sommes en train de consentir et que nous consentirons. Nous voulons une plus grande reconnaissance à travers les revenus dérivant du spectacle que nous apportons en piste. »

Favorable aux avantages que procure la F1, Carlos Ghosn n'en est pas moins très vigilant et n'a pas laissé la bride sur le cou au trio Stoll-Abiteboul-Vasseur. Ce challenge ne sera ni un « jouet » ni un caprice, et ses résultats seront suivis de près. Pour preuve, une phrase au détour d'une autre plutôt banale : « M. Ghosn, à parler de futur, un retour de Fernando Alonso à Enstone ne vous plairait-il pas ? ». Et lui de répondre : « Il ne m'appartient pas de décider des pilotes, je laisse pour cela toute liberté à l'équipe d'opérer en autonomie, car je ne veux pas lui laisser l'alibi de pouvoir justifier la non-victoire par mon choix des pilotes. L'équipe prendra ses propres décisions et, évidemment, en répondra. » Le ton est donné.

INGÉNIEUR EX-FERRARI

Chris Dyer première recrue de choix

C'est le premier bon coup réussi par Enstone en termes de renfort. Chris Dyer vient d'être nommé à la tête du Groupe de performance du véhicule. Rappeliez-vous, il fut l'ex-ingénieur Piste de Michael Schumacher chez Ferrari, lors de ses titres entre 2000 et 2004, avant de passer au service de Kimi Räikkönen et de Fernando Alonso en 2009. Malheureusement, l'Anglais paiera la mauvaise stratégie du Grand Prix 2010, à Abu Dhabi, où l'Espagnol perdit le titre face à Vettel. Remplacé par Pat Fry, Dyer quittera Maranello à la mi-2011. Si Enstone gagne

un bon numéro, il en perd à l'inverse un autre : Ayao Komatsu, chef-ingénieur Piste, a suivi Romain Grosjean chez Haas F1 Team. **P. C.**



J.F. GALERON

POUR VOIR UNE F1 100% RENAULT

Il est urgent d'attendre

Elle s'appellera RS16, et le groupe moteur qui la propulsera se nommera R.E.16. Celle aperçue à Guyancourt, mercredi dernier, n'était qu'une monoplace de salon sur base de Lotus E23 destinée à présenter couleurs et commanditaires. Couleurs qui changeront à la veille du Grand Prix d'Australie (20 mars. *Ndlr*), voire dès les premiers essais de Barcelone (22-25 février. *Ndlr*), et qui redonneront de l'espace au traditionnel jaune Renault. Avec un programme technique ayant

repris altitude et vitesse de croisière mi-décembre, ne nous attendons pas à une R.S.16 révolutionnaire, mais davantage à une E23 évoluée et adaptée au V6 turbo/hybride Renault, bénéficiant enfin de tous les développements, en particulier aéro, étudiés au fil de l'année 2015 mais jamais vus en piste, faute de moyens. La monoplace ne sera notamment pas celle que Renault aurait aimé avoir pour y loger son propre groupe moteur. Pour cela, rendez-vous en 2017. **P. C.**

Esteban Ocon sur deux fronts

L'annonce de son statut de pilote d'essais et de réserve a pu faire croire que l'espoir français (champion GP3 2015 et F3 Europe en 2014) quittait le giron de Mercedes-Benz, avec qui il est sous contrat depuis la saison dernière. Déduction trop hâtive quant à celui qui a connu sa première expérience F1 au volant d'une Lotus, lors des tests post-Grand Prix à Abou Dhabi en novembre 2014, avant d'être officialisé comme pilote de réserve et de « taxi driver » pour des baptêmes VIP en DTM. Toto Wolff s'étant laissé convaincre par son potentiel,

l'on peut comprendre qu'il a suffisamment misé sur son avenir pour ne pas le voir partir sous d'autres couleurs. Dès lors, il apparaît logique que Fred Vasseur, qui a pu jauger les qualités d'Esteban en GP3, et en vertu de bons rapports entre Toto Wolff et ART Grand Prix (qui est aussi l'un des teams officiels Mercedes DTM depuis l'an passé), trouve un intérêt commun avec le dirigeant autrichien. D'où l'arrangement d'un prêt d'Ocon au Losange de la part de l'Étoile, selon un type d'accord qui se pratique entre grands clubs de football.

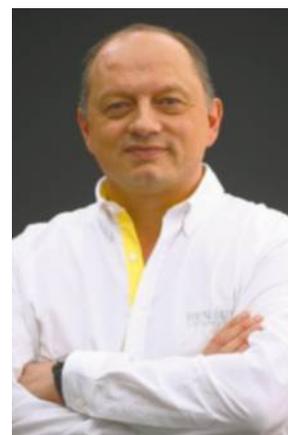
J.-L. Taillade



DPPI / F. LE FLOCH

Le nouveau challenge de Frédéric Vasseur

Nous l'avions imaginé mener un dur combat entre son implication à la tête de ART GP, ses responsabilités vis-à-vis de Mercedes en DTM et cette proposition de prendre les rênes de Renault Sport F1 Team. La décision fut au contraire très facile à prendre. « J'avais plus ou moins fait le tour des disciplines fréquentées jusque-là, et cette proposition tombait à point nommé, nous a-t-il confié. C'était le bon moment de passer à la F1. Surtout après la saison 2015 que nous avons connue en GP2 et GP3 avec Stoffel Vandoorne et Esteban Ocon (champions respectifs. Ndlr). Un challenge excitant, qui plus est avec un constructeur français. Je n'ai aucune expérience en F1, certes, mais le sport automobile reste le sport automobile, les structures, les objectifs et l'approche pour les atteindre sont les mêmes.



DPPI / F. LE FLOCH

Il y a plus d'ingénieurs, plus de mécaniciens, mais toujours deux pilotes auxquels il faut dire de freiner le plus tard possible et de remettre les gaz le plus tôt possible... La grosse différence est que vous avez dix fois plus de gens à gérer autour de vous. Et de journalistes aussi... » **P. C.**

Renault Sport Racing une réflexion globale

Adieu Renault F1 Team, Renault Sport Technologies et autre blason Renault Sport. La coquille s'appelle désormais Renault Sport Racing, avec Cyril Abiteboul aux commandes, dont Renault Sport F1 Team sera le fer de lance avec le regroupement de Viry-Chatillon et d'Enstone au sein d'une même entité afin d'en améliorer l'intégration, tout en gérant l'écurie Renault-e.dams en Formule e, FR 2.0 et compétition clients. Renault Sport

Technologies devient Renault Sport Cars, responsable du développement et de la commercialisation de la gamme de véhicules sportifs Renault. « Renault dispose, pour la première fois depuis longtemps, d'une structure cohérente, note Abiteboul. Nous aurons des ingénieurs détachés sur la Formule e, les programmes clients et la FR 2.0, entre autres, qui travailleront les uns à côté des autres. Cela facilitera de

nouvelles coopérations entre la F1 et les autres activités compétition dans des domaines tels que le développement du groupe propulseur ou l'aérodynamique, le tout avec plus de flexibilité et de mobilité. » Sans oublier la mise en place de passerelle technologique fonctionnant à double sens entre Renault Sport Racing, Infiniti (marque haut de gamme de Nissan. Ndlr), partenaire technique chargé de travailler sur les systèmes

de récupération d'énergie, et Nissan. Troisième entité, Renault Academy, composée de pilotes issus des formules de promotion et formés dans l'espoir d'être prêts un jour pour la F1. L'Anglais Oliver Rowland, issue de la FR 3.5, Jack Aitken, Louis Delétraz et Kevin Jörg, issus de la FR 2.0, la composent. Notons que l'Espagnole Carmen Jorda a conservé son rôle de pilote de réserve et de développement de RSR. **P. C.**

Genii toujours présent au capital

Ancien actionnaire principal, Gérard Lopez n'eut pas droit aux honneurs de la scène, mercredi dernier, mais à ceux des interviews. L'ancien patron de Lotus était visiblement heureux, satisfait, voire soulagé. Renault a sans doute repris son équipe pour la livre sterling symbolique, mais s'est chargé de régler quelques belles factures tout en se chargeant, faute d'un

capital à la hauteur du passif, des dettes accumulées au fil des années sous forme de prêts consentis par Genii Capital et Andy Ruhan, dernier co-président de Lotus F1 Team. Auquel Genii Capital dut racheter actions et prêts avant de tout rétrocéder à Renault. Parallèlement, Genii Capital reste actionnaire à hauteur de 10% de la nouvelle entité et Gérard Lopez au conseil

d'administration, même si non décisionnaire. Une transaction dans laquelle l'ex-propriétaire, d'ici quelques années, n'aura pas perdu beaucoup de plumes. « L'important ne se situe pas là, nous a-t-il avoué, mais dans le fait que ce projet est devenu celui de Renault, avec les moyens et la vue à long terme qu'il mérite. Si nous n'avions voulu que rester en F1 pour faire de la

F1, nous aurions pu le faire, comme d'autres, en serrant les boulons partout, en virant 200 personnes, mais je ne voulais pas de ça pour cette belle équipe d'Enstone. Elle aussi méritait autre chose. » A-t-il connu des doutes durant ces longs mois de tractations ? « Non, aucun. J'avais les gens de Renault quasi quotidiennement au téléphone et je savais où

nous en étions. S'ils se sont autant investis durant des mois, c'était pour une seule, simple et bonne raison. » En étant présent sur l'intérieur des fences d'aileron arrière, le fonds d'investissement luxembourgeois prouve son attachement à ce nouveau challenge, pour lequel sa plateforme d'affaires pourrait se révéler utile dans la chasse aux commanditaires. **P. C.**

GT

McLaren enrôle Côme Ledogar

Kevin Estre parti chez Porsche Motorsport, McLaren n'avait pas encore confirmé le nom de son remplaçant. C'est finalement un autre pilote hexagonal qui rejoint le programme GT du constructeur de Woking. Côme Ledogar, ancien lauréat de la Porsche Carrera Cup France en 2014 avec le Martinet by Alméras, et aligné en Porsche Supercup l'an passé (2^e des Rookies) se voit offrir le rang de pilote d'usine par la firme britannique pour la saison 2016. « J'ai effectué trois journées de tests avec McLaren au Paul-Ricard, après avoir été mis en contact avec eux par Philippe Dumas (qui conseille Ledogar),

tout s'est bien passé, et ils m'ont proposé un contrat dans la foulée », nous a indiqué le natif d'Annecy (Haute-Savoie). Plutôt habitué à des épreuves typées sprint en GT, il sera engagé en Blancpain Endurance Series, un changement de format qui ne semble pas l'inquiéter outre mesure. D'autres programmes pourraient venir compléter le calendrier du Français âgé de 24 ans qui espère bien suivre l'exemple de son compatriote Estre, très performant l'an passé dans le championnat organisé par SRO, avec deux succès acquis au volant de la 650S à Silverstone et au Nürburgring.

P. T.



D.R.

LE MANS

Frédéric Sausset teste sa Morgan LM P2

C'est la veille de la conférence de presse de l'Automobile Club de l'Ouest (voir pages 4 à 10. Ndlr) que Frédéric Sausset a pu effectuer ses premiers

tours au volant de la Morgan LM P2 du Team SRT41 qui sera engagée dans le cadre du 56^e stand aux prochaines 24 Heures du Mans (18-19

juin). Le pilote quadri amputé a évolué sur le tracé sarthois de Maison-Blanche. Nous l'avons joint par téléphone pour qu'il nous fasse part de ses premières impressions. **Comment s'est déroulé ce déverminage ?**

Christophe Tinseau a tout d'abord pris le volant pour cinq tours, trois en boîte mécanique, et deux en automatique pour voir ce que cela donnait. Puis j'ai pris le relais pour six tours. Onroak a très bien travaillé pour que tout soit prêt.

Avez-vous rencontré des problèmes particuliers sur la Morgan ?

Les inquiétudes concernaient l'embrayage et la boîte auto, car les personnes de chez Magneti Marelli sont venues seulement mardi soir avec le boîtier électronique, mais tout s'est bien passé. Les lois de passage de rapport étaient un peu hautes et ma position de conduite n'était pas parfaite, il y a donc encore plusieurs ajustements à faire, mais rien d'inquiétant. Au niveau

des sensations, on sent qu'il y a des chevaux, mais le step ne m'a pas surpris en venant de la Ligier JS 53. Le freinage carbone, en revanche, est vraiment impressionnant.

Quelle est la suite de votre programme ?

Je dois rouler les 11 et 12 février à Barcelone. Pour le troisième pilote, si cela ne se fait pas avec la personne avec qui je suis en discussion, je me suis fixé jusqu'au 15 février comme date limite.

Propos recueillis par P. Tassel



Vincent Beaumesnil, directeur Sport de l'ACO, était présent lors du déverminage.

GP2 - FV8 3.5

Pic, Nato et Panis changent de team

Arthur Pic s'apprête à disputer une troisième saison de GP2. La première s'avérait prometteuse en 2014 au sein de Campos Racing, le Montilien terminant au 7^e rang général et 2^e des Rookies derrière Vandoorne, avec victoire en course principale à Budapest. L'an passé, en restant dans le team espagnol, les résultats n'ont pas suivi l'évolution espérée. 11^e du classement final, la meilleure place d'arrivée Arthur Pic reste une 2^e place à Spa. Arthur s'est donc résolu à tenter un nouveau challenge, cette fois avec l'équipe italienne Rapax, dirigée par Andrea Bergamini, et qui vient d'amener sur la troisième marche du podium final Sergey Sirotkin, le Russe venant de signer chez ART Grand Prix. Norman Nato, 18^e l'an passé avec Arden, passe chez Racing Engineering pour un deuxième exercice. L'Azuréen, qui fera équipe avec Jordan King, le Britannique déjà dans l'équipe espagnole en 2015, va y trouver un staff

technique à forte composition française emmenée par le team manager Thomas Couyotopoulo. Toujours en GP2, les autres signatures récentes concernent le champion FR 3.5 Oliver Rowland chez MP Motorsport et le vice-champion GP3 Luca Ghiotto chez Trident. L'Anglais, toujours soutenu par Racing Steps Foundation, est l'un des membres de la nouvelle Renault Sport Academy. Le troisième tricolore à avoir changé d'écurie, du côté de la FV8 3.5, est Aurélien Panis. Le Grenoblois, dont la première saison avec Tech 1 Racing a été ponctuée par une 12^e place finale et la 5^e des Rookies, repart en campagne avec Arden Motorsport. À noter que la Néerlandaise Beitske Visser, après deux saisons chez AVF, poursuit dans la discipline chez Pons, au côté de Polonais Alex Bosak, et que Pietro Fittipaldi, le petit-fils d'Emerson, fera équipe avec Louis Delétraz dans l'équipe championne Fortec.

J.-L.T.

VU SUR



JEUDI 4 FÉVRIER

Tom Chilton sera le troisième pilote du Sébastien Loeb Racing en WTCC en 2016. Le frère aîné de Max sera aligné sur une Citroën C-Elysée après avoir évolué sur une Chevrolet Cruze ces dernières saisons. Le Britannique rejoint ainsi le Marocain Mehdi Bennani et le Français Grégoire Demoustier au sein de la formation du nonuple champion du monde des rallyes.

JEUDI 4 FÉVRIER

Le Grasser Racing Team s'engagera sur l'ensemble des manches des Blancpain GT Series en 2016. Trois Lamborghini Huracán GT3 seront inscrites en Sprint Series pour Nici Pohler-Mirko Bortolotti, Luca Stolz-Michele Beretta et Jeroen Bleekemolen-Stefan Rosina. Deux voitures prendront part aux Endurance Series avec Vadim Gitiin, Mirko Bortolotti, Jeroen Bleekemolen et Luca Stolz, Michele Beretta, Andrea Piccini.

SAMEDI 6 FÉVRIER

Le HTP Motorsport a confirmé son retour dans le giron Mercedes après une saison 2015, disputée avec des Bentley Continental GT3, et un titre pour le duo Abril-Buhk en Blancpain Sprint Series. Quatre nouvelles Mercedes-AMG GT3 seront alignées en 2016, et des programmes en Blancpain GT Series et sur les épreuves du Nürburgring sont à l'étude.

EN 40 ANS LES PROFILS CHANGENT LA PASSION RESTE

MODERNE ET HISTORIQUE

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

**6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE**



JUSQU'AU
20 FÉVRIER 2016

BÉNÉFICIEZ DE

**5% DE REMISE
SUPPLÉMENTAIRE****

AVEC LE
CODE

AUTOHEBDO40ANS

** offre non cumulable valable pour 4 pneus Tourisme ou 4x4 (été ou hiver), sur les gammes Premium et Quality, dans la limite des stocks disponibles sur le site Allopneus.com

*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

IL Y A 40 ANS, AUTOhebdo ENTRAIT EN PISTE

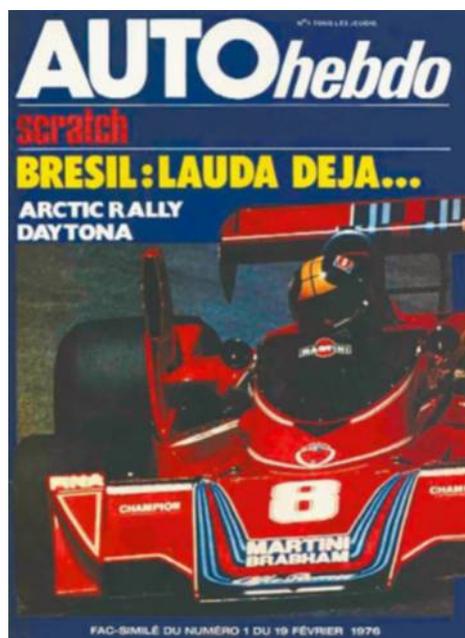
Peu importe que le numéro 1 soit daté du 12 au 19 février 1976 au sommaire et du 19 au 26 février en couverture. Ne chipotons pas sur la date. Votre magazine fête ces quarante ans, c'est officiel, et dans le domaine qui nous passionne tous, le sport automobile, mieux vaut avoir de l'avance que du retard. Sachez aussi que cet anniversaire coïncide avec la refonte du site autohebdo.fr et avec un restylage du magazine, prévu mercredi prochain. En attendant, et pour ouvrir la longue célébration qui va suivre - près de cent pages! - plutôt qu'un édito, nous avons tenu à donner la parole à notre président directeur-général, Michel Hommell, à qui l'on doit cet hebdomadaire devenu au fil des ans incontournable et indispensable.

COMMENT EST NÉ AUTOhebdo EN 1976 ?

Après avoir lancé deux mensuels, *Échappement* en 1968 et *La Moto* en 1970, petit à petit l'idée de devenir éditeur de presse se précisait. J'avais déjà fait un premier hebdomadaire, *Auto-Moto*, en 1974, qui ne s'est pas avéré une grande réussite. Au bout d'un an, je l'ai arrêté parce que l'on s'est aperçu, après coup, que ce mélange des genres était injouable. Il a alors donné naissance à deux hebdomadaires. *Moto-Journal*, en 1975, mais qui n'est pas resté dans notre giron, et donc *AUTOhebdo* en 1976. Concernant ce dernier, nous avons été stimulés par des rumeurs qui faisaient



Au milieu des années 70, Michel Hommell décide de lancer un hebdomadaire de sport automobile. Dès le numéro 1 (ci-dessous), les lecteurs sont au rendez-vous.



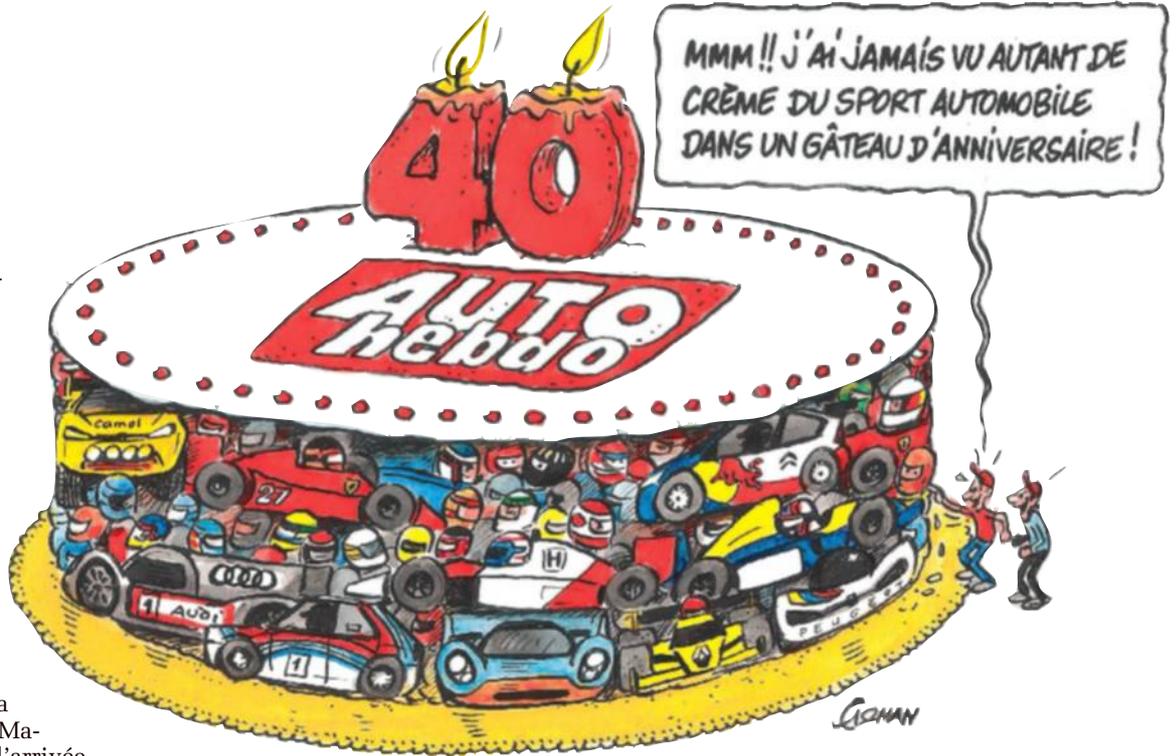
état d'un projet similaire au sein du groupe de presse Hersant, qui éditait alors *Sport Auto*, concurrent d'*Échappement*. Du coup, je me suis dit: allez, lançons-nous dans l'aventure.

VOUS AVEZ DES SOUVENIRS PRÉCIS DU PREMIER NUMÉRO ?

Je me rappelle surtout avoir sous-estimé la distance avec l'imprimeur belge, Nimifi, à Bruxelles... À l'époque, on envoyait les films par le train ou par la route. Pour sortir le premier numéro, même s'il avait été préparé en avance, nous avons quelque peu ramé. C'était véritablement un travail d'équilibriste autour d'Étienne Moity, le premier rédacteur en chef. Heureusement, au début, nous paraissions le jeudi. À propos de nos amis belges, un certain nombre de journalistes (*notamment Pierre Dieudonné, Pierre Van Vliet, Jean-Jacques Renaux, Michel Lizin. Ndlr*) nous ont rejoints très rapidement et développé le journal aussi bien pour sa partie internationale que pour le cahier belge qui a vu le jour peu de temps après le lancement de la version française.

AU DÉBUT, VISIBLEMENT, NOMBREUX SONT CEUX QUI NE DONNAIENT PAS CHER DE LA PEAU D'AUTOhebdo...

C'est exact. On peut même dire que nous étions donnés morts! Mais ayant une certaine expérience du sport automobile, puisque je l'avais pratiqué (*au sein de la coupe Gordini. Ndlr*) et ayant une bonne appréciation des risques en tant que pilote, j'avais transposé tout cela dans mon métier d'entrepreneur. Proche de la limite, mais



jamais le tonneau complet... Dès le numéro 1 d'AUTOhebdo, l'accueil était beaucoup plus positif que lors de la parution d'Auto-Moto. Nous avons senti que nous faisons plaisir à des milliers de passionnés de sport automobile international.

VOUS PROFITIEZ, IL EST VRAI, DU RENOUVEAU DU SPORT AUTOMOBILE EN FRANCE...

C'est certain que depuis 1965 et l'avènement de la coupe Gordini, l'aventure Matra en F1 et en Endurance, l'arrivée de Renault ensuite au plus haut niveau, sans oublier les petits constructeurs, il y avait une dynamique et une véritable passion pour le sport automobile. Les centres d'intérêt, à l'époque, étaient beaucoup moins nombreux que maintenant. Et l'automobile dominait tout. Ce qui nous a permis de toucher rapidement un nombre de lecteurs suffisant pour faire vivre le journal.

DEPUIS UNE DIZAINE D'ANNÉES, LA PRESSE A SUBI À LA FOIS UNE ACCÉLÉRATION TECHNOLOGIQUE QUE PERSONNE N'AURAIT PU IMAGINER IL Y A QUATRE DÉCENNIES, ET EN MÊME TEMPS UN RECUL GÉNÉRAL DE SES VENTES, EN PARTIE À CAUSE D'INTERNET. COMMENT, EN TANT QU'ÉDITEUR, AVEZ-VOUS VÉCU CETTE PÉRIODE À LA FOIS EXCITANTE ET INQUIÉTANTE ?

Selon moi, la « décréue » de la presse s'est déjà amorcée en 1985, donc bien avant Internet. De nombreux exemples le prouvent, aussi bien dans notre groupe que chez nos concurrents. C'est un constat. À quoi est-il dû ? Peut-être à une surabondance de journaux, mais aussi à une pléthore de centres d'intérêt également, qui ont sevré les lecteurs. Internet n'a fait

qu'accélérer ce processus irréversible que nous vivons aujourd'hui. Et l'une des manières de réagir des éditeurs, c'est de proposer des produits plus ciblés et qui, surtout, apportent une véritable valeur ajoutée par rapport à la masse d'informations que l'on trouve sur Internet. Il faut aller de plus en plus vers des magazines de qualité, et qui soient valorisants aux yeux des lecteurs.

EN QUARANTE ANS, Y A-T-IL UN NUMÉRO D'AUTOhebdo QUE VOUS GARDEZ PARTICULIÈREMENT EN MÉMOIRE ?

Il y en a forcément plusieurs... Mais je sais qu'après avoir vu *Rush* au cinéma (*sorti en 2013*. Ndlr) et qui raconte le fameux duel entre Niki Lauda et James Hunt en 1976, avec le dénouement que l'on connaît (*à Fuji, pour la dernière manche, l'Autrichien, gravement accidenté au Nürburgring quelques mois auparavant, et absent plusieurs courses, possède 3 points d'avance au classement, mais il renonce à la fin du 2^e tour à cause des conditions dantesques*. Ndlr), j'ai feuilleté le numéro

d'AUTOhebdo consacré à ce Grand Prix du Japon pour « contrôler » la qualité de l'information et je dois dire que nous avons parfaitement exprimé à l'époque ce qui s'était passé ce week-end-là. Sinon, plus près de nous, je citerais le numéro qui dévoilait la semaine dernière, juste avant la conférence de presse de Carlos Ghosn, les dernières informations concernant le retour de Renault en F1 en tant qu'écurie. J'y ai vu comme un signe, quarante ans ou presque après leurs débuts dans cette discipline...

SI VOUS DEVIEZ VOUS ADRESSER DIRECTEMENT AUX LECTEURS D'AUTOhebdo, DONT UN CERTAIN NOMBRE D'ENTRE EUX LE SONT DEPUIS LE NUMÉRO 1, QUE SOUHAITERIEZ-VOUS LEUR DIRE ?

S'ils pouvaient convaincre leurs amis autour d'eux d'acheter à leur tour leur magazine favori pour doubler les ventes, comme à la grande époque, ce serait formidable! Et les remercier de leur fidélité, tout simplement. **PROPOS RECUEILLIS PAR PHILIPPE SÉCLIER**

JACKY ICKX

Il faut être, non pas endurant, n'exagérons pas, mais patient pour rencontrer Jacky Ickx. Rectification: pour avoir la chance de s'entretenir avec Jacky Ickx. Au fait, pourquoi lui? Parce qu'il était déjà là, il y a quarante ans, dans les pages d'AUTOhebdo.

Parce qu'il est belge et que votre magazine, depuis ses débuts, entretient une relation privilégiée avec nos voisins pour diverses raisons. Notamment parce qu'il est vendu dans tous les kiosques outre-Quévrain et qu'il possède un cahier spécial qui paraît quasiment tous les mois. Et d'ailleurs, à propos de la Belgique, nous devons vous faire, d'emblée, une confiance. Si cet entretien avec Jacky Ickx a pu avoir lieu, c'est grâce à deux de ses compatriotes. D'abord, notre collaborateur Michel Lizin, fidèle parmi les fidèles (voir également pages 104 à 106. Ndlr), qui nous a permis de le contacter par email. Très rapidement, Jacky Ickx nous a répondu favorablement. Le rendez-vous était fixé à Monaco, le mercredi 20 janvier, soit la veille du départ du rallye Monte-Carlo. Nous devions d'abord déjeuner ensemble dans un restaurant italien avant d'interviewer le sextuple vainqueur des 24 Heures du Mans à l'hôtel de Paris, majestueusement posé avant la descente du Casino, lui qui ne s'est pourtant jamais imposé dans la Principauté. Avec le photographe Bernard Asset, autre compagnon de route de ce journal depuis quatre décennies, nous sommes arrivés sur place vingt bonnes minutes avant l'horaire convenu. Ne voyant pas, à 12 heures pétantes, notre hôte, nous sommes rentrés dans la trattoria pour savoir si une table avait bien été réservée, soit au nom de l'ancien pilote Porsche et Ferrari, ce qui était fort probable, soit au nom d'AUTOhebdo. Effectivement, Monsieur Ickx, nous a-t-on répondu, a bien réservé mais pour le lendemain, jeudi 21 janvier...

Comment faire pour joindre rapidement, et non plus par email cette fois, le vainqueur du Paris-Dakar 1983 et lui dire, sans le mettre dans l'embarras, que nous avons pointé au contrôle horaire, certes avec un peu d'avance mais qu'une mise hors course, nous concernant, serait vraiment injuste... Une seule

“CE QUI COMPTE, C'EST DE DURER”

ON NE LE PRÉSENTE PLUS, A-T-ON L'HABITUDE DE DIRE. MAIS IL REPRÉSENTE BEAUCOUP POUR LA PLUPART D'ENTRE NOUS, QUE NOUS SOYONS ACTEURS, SPECTATEURS OU OBSERVATEURS. NON SEULEMENT PARCE QU'IL A LAISSÉ, PARTOUT OÙ IL EST PASSÉ, UNE TRACE INDÉLÉBILE. MAIS AUSSI, ET SURTOUT, PARCE QU'IL EST DE LA RACE DES TRÈS GRANDS. ET QUE SA VISION DU MONDE, SON INTELLIGENCE ET SA SENSIBILITÉ, UNE FOIS DE PLUS, NOUS ÉMEUVENT. TOUJOURS ET ENCORE.

PROPOS RECUEILLIS

PAR PHILIPPE SÉGLIER

PHOTOS BERNARD ASSET



possibilité : faire intervenir, une fois de plus, la « belgian connection ». Notre second sauveur se nomme Arnaud Dellicour. Il est, depuis le 1^{er} janvier dernier, le nouveau responsable d'AUTOhebdo Belgique. Il connaît bien Vanina Ickx. Il me donne son numéro de téléphone et la prévient, entre-temps, par sms de mon appel. Aussitôt contactée, Vanina appelle son papa et me promet de me tenir au courant. Sauf que, comme dans la Sarthe, l'heure tourne. Je dois reprendre un avion à 17 heures, et Bernard Asset doit faire de même, une demi-heure plus tard, pour rejoindre Romain Bernard à Genève, lequel a rendez-vous le lendemain matin avec Jacques Villeneuve pour ce même numéro anniversaire (voir le troisième grand entretien, pages 48 à 54. Ndlr). Et toujours pas de nouvelles de la famille Ickx... Il est environ 14h10, lorsque le téléphone sonne de nouveau. Cette fois, c'est un numéro inconnu mais, à l'autre bout, je reconnais la voix. « Je suis confus, vraiment désolé... ». Cher Jacky, ne le soyez surtout pas. Merci de m'avoir consacré cet entretien. Nous avons fini par nous voir, à l'aéroport de Nice, plutôt qu'à Monaco, comme si de rien n'était. Comme si le temps s'était soudain arrêté. Ce qui est un comble pour quelqu'un qui, comme vous, a couru une très grande partie de sa vie contre le chronomètre. C'est parti, cher Jacky!

VOUS ÊTES LE FILS D'UN JOURNALISTE RECONNU DANS LE DOMAINE DE L'AUTOMOBILE, JACQUES ICKX. POURQUOI NE L'ÊTES-VOUS PAS DEVENU À VOTRE TOUR ?

D'abord, parce que je n'avais pas le même talent que mon père. Je n'ai jamais fait d'études sérieuses, en fait. Lui était le fruit d'une instruction jésuite. Il écrivait très bien, c'est un vrai littéraire. Ce qui ne l'a pas empêché de faire des tas de choses, notamment du moto-cross et du sport automobile. Ensuite, et surtout, parce que l'on ne maîtrise pas son destin. Maintenant que je deviens un peu moins jeune (*Jacky Ickx est âgé de 71 ans. Ndlr*), il y a plein de choses que je comprends. J'étais un cas désespéré. Quelqu'un qui était plutôt gentil dans sa jeunesse, qui, à l'école, était assis à côté du radiateur, souvent au fond de la classe. Franchement, je ne dérangeais pas grand monde. Tous mes professeurs me laissaient tranquille, mais quand il fallait évaluer mes notes, les résultats étaient un calvaire pour mes parents et pour moi. Ils se sont vraiment posés des questions me concernant. L'inquiétude des parents, c'est le devenir des enfants. Et du reste, je le dis souvent : je n'ai pas fait ce que j'aimais ou que j'aurais aimé faire. J'ai beaucoup d'admiration pour ceux qui disent : je voulais ça et je l'ai eu. Moi, je n'y arrive pas.



Le Mans 77 va permettre à Jacky Ickx, grâce à sa remontée, de vivre l'une de ses plus belles courses.

VOUS ÊTES SÉRIEUX ?

Oui, ce n'est pas une boutade. Et j'insiste : je n'ai pas fait ce que j'aurais aimé faire. J'aurais aimé être jardinier, garde-chasse dans une réserve, quelque chose dans le genre. Mon enfance s'est déroulée dans une liberté totale, en parfaite autonomie, seul souvent à me balader dans la nature. Voilà... Cela dit, maintenant, j'ai le temps de jardiner. Dans le Dakar, aussi, j'ai beaucoup jardiné dans les dunes... (*rires*) Le destin, le timing et l'influence de ceux qui vous entourent font de vous ce que vous êtes. Et vos résultats, quel que soit votre métier, sont dépendants des choix que vous faites et du moment où vous les faites. J'ai souvent été au bon endroit et dans la bonne voiture. Je vous explique cela parce que j'ai le sentiment d'avoir été gâté.

“JE LE DIS SOUVENT : JE N'AI PAS FAIT CE QUE J'AIMAIS OU QUE J'AURAIS AIMÉ FAIRE”

À PROPOS DE TIMING, ET PUISQUE NOUS FÊTONS LES 40 ANS D'AUTOHEBDO, VOUS VOUS SOUVENEZ DE CE QUE VOUS FAISIEZ EN 1976 ?

J'ai dû gagner les 24 Heures du Mans, non ? (*avec le Néerlandais Gijs Van Lennep, sur Porsche 936. C'est sa troisième victoire dans la Sarthe après 1969 et 1975. Ndlr*) Mais

1976, c'est aussi le déclin de ma carrière en F1 (*Jacky Ickx disputera cette année-là seulement 8 Grands Prix, 4 avec Williams, 4 avec Ensign. Ndlr*). Puisque nous parlons de timing, sachez que j'ai eu la main moins heureuse en Grands Prix. J'ai quitté Ferrari (*courant 1973. Ndlr*), j'aurais dû rester. Je suis allé chez Lotus (*en 1974 et 1975. Ndlr*) qui était dans une phase moins brillante. Et chez Ligier, il était trop tard. J'ai fait un intérim de six mois en 1979 (*à partir du Grand Prix de France, pour remplacer Patrick Depailler, blessé dans un accident de deltaplane. Ce sera la dernière apparition de Jacky Ickx en Formule 1. Ndlr*). Peu importe que la voiture fût bonne ou pas, Guy m'a donné la chance de pouvoir vérifier que je n'irai plus jamais chercher les deux ou trois dixièmes qui font la différence et que j'ai pu retrouver en Endurance où il fallait, tout en roulant vite, ménager sa monture – ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Finalement, la vie est bien faite. Il y a un temps pour tout.

ET NOTAMMENT POUR REMPORTER, À SIX REPRISES, LES 24 HEURES DU MANS, ENTRE 1969 ET 1982...

Le Mans, c'est l'épreuve reine. Franchement, si l'on vous dit « vous allez remporter une fois les 24 Heures du Mans », vous signez tout de suite. Alors six ! Et Tom (*Kristensen. Ndlr*) qui s'est imposé par la suite à neuf reprises... Même si les époques ne sont pas comparables, c'est un bonheur d'avoir été battu par lui (*Jacky Ickx est resté jusqu'en 2005, soit vingt-deux ans, détenteur de ce record. Ndlr*). C'est fabuleux ce qu'il a fait. C'est un type bien, Tom. Mais, encore une fois, c'est une question de timing. Il était sur la bonne voiture, dans le bon team, Audi, et roulait avec des bons équipiers. Je ne sais pas si vous avez déjà remarqué, mais dans une équipe, quelle qu'elle soit, il y a toujours une voiture qui accumule les ennuis et une autre qui, au contraire n'en a pas. Il y a des voitures gagnantes, et d'autres pas, des courses que vous ne deviez pas gagner et que vous gagnez. Le Mans 1977 en fait partie (*Jacky Ickx était engagé sur la Porsche 936 n°3 avec Henri Pescarolo. Mais après trois heures de course, elle abandonne. Le Belge repart sur la n°4, avec Jürgen Barth et Hurley Haywood. Pointée en 41^e position, en début d'épreuve, à plus de 6 tours, elle s'imposera finalement, au terme d'une incroyable remontée. Ndlr*). C'est sans doute l'une de mes plus belles courses. J'ai pu rouler à fond, de jour, de nuit, dans le brouillard, sous la pluie, sans faire d'erreur. Et sans compte-tours, en plus ! Il y a des choses que vous ne pouvez pas contrôler. Nous ne sommes que des jouets dans les mains du destin. La leçon c'est que, quelle que soit votre situation, il ne faut jamais cesser d'y croire. Parce que tout est possible en sport automobile. Mais plus j'avance et plus je ▶





dois admettre que le rôle que l'on attribue aux vedettes, ces dernières le doivent à tous ceux qui travaillent en amont, à ces ingénieurs, à ces mécaniciens dont on ne connaît pas, parfois, le nom, et à peine le prénom. Pourtant, eux aussi sont heureux d'avoir atteint leur but. Mon grand leitmotiv, dorénavant, c'est de rendre à tous ces gens qui m'ont accompagné et qui ont fait des choses incroyables pour moi la reconnaissance, et ce n'est pas simplement une formule de politesse. C'est beaucoup plus profond que cela. La gloire captée, en fait, est loin d'être partagée avec ceux qui ont fait de vous ce que vous êtes et qui ont fait de vous celui qui gagne ou ne gagne pas. Respect pour tous ces gens qui travaillent à 100 %, avec sérieux, et dans l'anonymat le plus complet. Aujourd'hui, j'ai une tendresse infinie pour eux... (*long silence*) On vous donne un outil qui est gagnant. Je ne sais pas combien de courses d'Endurance j'ai gagnées, peut-être cinquante, peut-être davantage, mais si vous roulez dans une Porsche, c'est nettement plus « facile », entre guillemets.

NICO HÜLKENBERG, S'EST IMPOSÉ SUR UNE PORSCHE, LUI AUSSI, DANS LA SARTHE, L'AN DERNIER. MAIS C'ÉTAIT SA PREMIÈRE PARTICIPATION AUX 24 HEURES DU MANS, J'IMAGINE QUE CELA A DÛ VOUS INTERPELLER...

Oui, d'autant qu'il y a un premier miracle dans cette histoire. C'est le fait que Force India l'ait libéré pour courir. Le second, c'est que ce trio de pilotes novices (*Earl Bamber, Nick Tandy et Nico Hülkenberg n'avaient jamais roulé dans la Sarthe en LM P1 et avaient seulement participé aux 6 heures de Spa-Francorchamps, juste avant les 24 Heures du Mans avec la 919 Hybrid. Ndlr*) a conduit avec un talent incroyable. Et en dépit du fait qu'ils n'étaient pas habitués ni à la voiture ni au tracé, ils ont été vraiment performants et talentueux. Je trouve cela merveilleux.

MIS À PART QUELQUES CAS PARTICULIERS, L'ÉCLECTISME DANS LE SPORT AUTOMOBILE AU PLUS HAUT NIVEAU N'EXISTE QUASIMENT PLUS DE NOS JOURS. VOUS LE REGRETTEZ ?

Je viens d'une époque où tout le monde conduisait tout. Il m'est arrivé de piloter - et je n'étais pas le seul dans ce cas - quarante week-ends par an, des voitures totalement différentes dans des disciplines qui l'étaient tout autant. J'ai le sentiment que personne n'a couvert autant de kilomètres de courses que moi. J'ai pu le faire parce que le sponsoring n'existait pas au début, et encore moins la notion d'exclusivité. Vous pouviez rouler en Endurance et en Formule 1. En Tourisme et en Rallye. Tout était négociable, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. J'ai eu un dîner, un jour, avec Sebastian Vettel et je lui ai demandé pourquoi. Il m'a répondu en me faisant ce geste (*Jacky Ickx croise ses poi-*



Le Mans 82 sera sa 6^e et dernière victoire. Depuis, Tom Kristensen a fait mieux...

gnets, pour exprimer le fait que le pilote allemand a les mains liées à son écurie. Ndlr). Voilà toute la différence entre les deux époques. Mais c'est aussi lié au professionnalisme. Une équipe de F3, aujourd'hui - et tant pis si je me fais lyncher - est beaucoup plus professionnelle qu'une équipe de F1 de mon époque, et à tous égards. C'est pointu aujourd'hui. Il est loin le temps où je pouvais me trouver à Charade dans une prairie, avec un camion Ferrari qui transportait trois voitures et dans lequel vous vous changiez, où vous pouviez manger un plat de spaghettis assis à l'arrière de ce camion, avec un petit verre de lambrusco, à côté de la bouteille de gaz installée par les mécanos.

“JE VIENS D'UNE ÉPOQUE OÙ TOUT LE MONDE CONDUISAIT TOUT. IL M'EST ARRIVÉ DE PILOTER QUARANTE WEEK-ENDS PAR AN”

C'ÉTAIT AUSSI UNE ÉPOQUE AUTREMENT PLUS DANGEREUSE...

Il nous fallait un sacré ange gardien pour nous accompagner ! Parce que plein de pilotes, sans doute plus talentueux que moi, n'ont pas tenu la distance. La question de savoir si l'on allait pouvoir rentrer chez soi le lundi, dans les années 70, n'était ni ano-

dine, ni saugrenue. C'était aussi une réalité, même si cela ne nous a pas empêché d'exercer notre métier. Mon époque, qu'est-ce que c'est ? Il pleut, il y a du brouillard, une tempête de sable ou de neige, quoi qu'il arrive, vous deviez essayer d'aller jusqu'au bout. Et, quelque part, c'est ce qui a fait du sport automobile sa renommée. C'est cette folie-là, c'est ce qui a donné ces heures de gloire là et qui font que le sport automobile était considéré comme un acte de chevalerie. Parce que, malheureusement, on mourait aussi et tout ça créait la légende.

AUJOURD'HUI, LE PRINCIPE DE PRÉCAUTION PRÉVAUT DANS LA SOCIÉTÉ MODERNE, ET LE SPORT AUTOMOBILE N'Y COUPE PAS. ON NE COURT QUASIMENT PLUS SOUS LA PLUIE BATTANTE, ET LES SAFETY CARS ENTRENT EN PISTE AU MOINDRE INCIDENT, ÇA VOUS CHOQUE ?

Il y a un antagonisme entre l'esprit même de ce sport, où l'on doit rouler à fond, et donc prendre des risques et la recherche, justement, du risque zéro. Avouez que les deux ne font pas bon ménage. Aujourd'hui, les décisionnaires ouvrent leur parapluie dès qu'il y a un événement un peu dérangeant. À propos de pluie, on pourrait d'ailleurs me reprocher le Grand Prix de Monaco 1984 (*Jacky Ickx était alors directeur de course. Il avait abaissé le drapeau à damier, au 32^e tour, à cause de la pluie, et Alain Prost l'avait emporté alors qu'Ayrton Senna, parti du fond de grille sur sa Toleman et remonté à la 2^e place, revenait sur le Français. Jacky Ickx sera démis de ses fonctions de directeur de course, par la Fédération internationale, à la suite de ce Grand Prix. Ndlr*). Simple- ment, j'ai trouvé ce jour-là que c'était trop dangereux. À Monaco, plus qu'ailleurs, on peut vite finir dans le rail et se faire mal. Si un pilote était parti à la faute et s'était blessé, je l'aurais privé d'un ou plusieurs Grands Prix. C'est quelque chose que je n'avais pas envie d'assumer. Depuis ce jour, le jusqu'au-boutisme qui prévalait alors dans la course automobile, a été remis en cause. Et, indirectement, je suis heureux d'avoir permis cette prise de conscience. Dans la finalité, ce qui compte, c'est de durer. Ce n'est pas de faire un passage éclair sur cette planète.

SI JE VOUS DEMANDE, LÀ, SANS RÉFLÉCHIR, DE ME CITER UN OU DEUX NOMS DE PILOTES QUI SONT DES RÉFÉRENCES SELON VOUS, TOUTES ÉPOQUES CONFONDUES ?

Peut-être Jim Clark. Élégant. Vite, et élégant ! Mais tragiquement parti trop rapidement, aussi. Sinon, j'ai beaucoup aimé Michael Schumacher. Sur un plan purement statistique, Schumacher c'est le plus grand en Formule 1. J'oserais presque dire indétronable, tellement son score est fascinant. Même si le destin, pour le coup, ne l'a pas épargné. Voilà un garçon qui allait, depuis l'âge de 5 ou 6 ans, à fond. Même quand il ▶

en a eu 40, il allait toujours à fond... Mais je ne l'ai jamais entendu dire: « J'ai fait ci, j'ai fait ça ». Il parlait rarement de lui à la première personne. Intellectuellement, c'est une démarche qui me plaît.

IL Y A QUELQUES SEMAINES, LE JOURNAL LE MONDE VOUS A CONSACRÉ UNE PAGE ENTÈRE. ELLE ÉTAIT TITRÉE: « MONSIEUR AFRIQUE », ET PAS SEULEMENT À CAUSE DU DAKAR...

Le Dakar m'a ouvert de nouveaux horizons. C'est une course, du moins celle que j'ai connue en Afrique, extraordinaire, au cours de laquelle on ne peut pas tricher avec soi-même. Ça vous permet de découvrir qui vous êtes dans un environnement, je ne peux pas dire hostile, mais inhospitalier. Et puis, il y a la découverte des gens. J'ai fait un pas en avant sur le regard que j'ai sur les autres, grâce au Dakar. C'est très enrichissant. J'aime dire qu'avant de participer à cette épreuve, j'étais monorail, du moins avec une vision étroite. J'allais de course en course, de Grand Prix en Grand Prix, et je ne voyais pas grand-chose, comme d'ailleurs tous mes collègues. Bien que j'étais déjà intéressé par d'autres choses. Sauf que mon angle de vue a changé fondamentalement. Vous pouvez être quelqu'un de gentil en dehors de la voiture, mais méchant dans la voiture. La course automobile est un sport d'individualistes, même s'il faut être bien entouré comme je l'ai déjà souligné. L'envie de faire des cadeaux aux autres, franchement, n'est pas réelle et spontanée. Ce sont des défauts nécessaires pour être compétitif, mais ce ne sont sûrement pas des qualités dans la vie de tous les jours. Et donc le Dakar m'a métamorphosé. Je pense que c'est vraiment bien d'avoir un regard sur ceux qui vous entourent et qui sont transparents, d'habitude. Et je trouve que dans l'utilisation du temps qui me reste, c'est une chance inouïe de pouvoir m'en rendre compte et d'ouvrir les yeux. Vous savez, j'ai bien progressé entre mes 20 ans et mes 70 ans... Je vais faire une digression, si vous me le permettez. Il y a quelques jours, j'étais en Afrique du Sud. J'accompagnais ma femme au 104^e anniversaire de l'ANC (*Congrès national africain fondé en 1912 pour défendre les droits de la majorité noire, dont Nelson Mandela, entre autres, en fut le président et interdit durant l'Apartheid. Ndlr*) où, bien sûr, on parle toujours de « Madiba » Mandela. J'ai rencontré des gens qui l'ont côtoyé, des co-détenus notamment. Mais surtout, je suis allé à Robben Island, au large du Cap. Avec un ministre, lui-même ancien détenu, camarade de Jacob Zuma (*ancien membre de l'ANC, détenu également durant dix ans à Robben Island, devenu, depuis 2009, président de la république sud-africaine. Ndlr*). Et je me suis posé la question de savoir ce qui serait arrivé s'il n'y avait pas eu Mandela. Voilà un pays, l'Afrique du Sud, occupé



Vainqueur de l'édition 83, le Dakar aura changé la vie du pilote belge.

depuis des siècles par les Hollandais et les Britanniques. Et Mandela, qui a passé 27 ans en prison, est sorti de cet endroit fort peu sympathique, où tout est fait pour vous détruire, sans haine et sans esprit de revanche. Eh bien ça, ce sont des choses passionnantes à comprendre. Ma femme (*Khadja Nin, chanteuse d'origine burundaise. Ndlr*) est activiste elle aussi et lutte contre le 3^e mandat de Monsieur Pierre Nkurunziza, au Burundi, qui n'a aucun problème pour tuer à balles réelles des opposants âgés de 16 ou 18 ans, ou pour en assassiner d'autres, mains liées, une balle dans la tête. Après, le reste, vous en conviendrez, fait un peu léger. Mais revenons à la course automobile...

“J'AIMERAIS POUVOIR VOUS DIRE : LA FORMULE 1, QU'EST-CE QUE C'EST FORMIDABLE ! MAIS JE NE PEUX PAS”

JUSTEMENT, DANS CE MÊME ARTICLE, PARU DANS LE MONDE, VOUS DÉCLAREZ QUE « LE SPORT AUTOMOBILE EST EN VOIE DE DISPARITION ». VOUS LE PENSEZ VRAIMENT ?

Oui, je manifeste une vive inquiétude pour le sport automobile, mais nous pouvons aussi nous faire du souci pour l'avenir des stations de sports d'hiver, notamment celles de moyenne altitude... Je pense sincèrement que nos vies vont changer dans les quinze ou vingt années à venir et de manière profonde. Comment faire vivre sept milliards d'individus, bientôt huit, sur une surface qui, elle, ne croît pas ? Et comment protéger l'environnement ? La course automobile montre l'exemple, il est vrai, avec l'électrique - la Formule e connaît d'ailleurs un certain succès - et l'hybride en Formule 1 et en Endurance. Je trouve cela absolument fascinant de battre tous les records au Mans, en consommant nettement moins de carburant qu'avant

(environ 25 %. Ndlr). Mais vous le savez comme moi, le sport automobile est une goutte d'eau dans cet océan de consommations d'énergie. Une saison de Grands Prix, avait coutume de dire un ingénieur d'un pétrolier présent en Formule 1, c'est un plein en kérosène d'un Boeing 747... Non, la vraie question, actuellement, concernant le sport automobile, il faut le dire et le redire, elle est ailleurs et elle concerne le spectacle. Tout a bien évolué dans ce sport - y compris, globalement, la sécurité des voitures et celle des circuits -, hormis les faits de course qui sont traités comme n'importe quel accident de la circulation. Je suis content de savoir que l'on va adoucir les règles concernant les pénalités de plus en plus nombreuses. Parce que ça change profondément la physionomie des Grands Prix, notamment. Sincèrement, j'aimerais pouvoir vous dire: la Formule 1, qu'est-ce que c'est formidable ! Mais je ne peux pas, parce que je ne le pense pas. Les pilotes ont un talent incroyable, mais le spectacle n'est pas au rendez-vous.

VOUS EN AVEZ DÉJÀ PARLÉ À QUELQU'UN QUE VOUS CONNAISSEZ BIEN ET QUI N'EST AUTRE QUE JEAN TODT, LE PRÉSIDENT DE LA FIA ?

Je ne connais pas un homme aussi travailleur, au sens propre du mot (*long silence*)... mais ce n'est pas à moi de lui dire. Je suis dans les tribunes, pas dans les commissions. Je ne suis pas partie prenante de ce sport.

PARCE QUE VOUS AVEZ REFUSÉ OU PARCE QUE VOUS N'AVEZ PAS VOULU VOUS INVESTIR ?

J'aurais pu, mais je n'ai pas voulu. J'évite de me mettre dans des discours contradictoires, parce que je veux vivre gentiment. J'ai lu récemment qu'on allait demander aux spectateurs leur avis. Il était temps ! Il n'y a personne, dans ce sport, qui se demande si ça plaît au public. En revanche, on lui demande d'acheter sa place. Mais dans ce cas, il faut lui offrir quelque chose en échange, non ?

MAIS SI VOUS AVIEZ, PAR LE BIAIS DE CET ENTRETIEN, UN MESSAGE À TRANSMETTRE À JEAN TODT, QUEL SERAIT-IL ?

Je n'ai pas de message pour Jean et pourtant je l'adore. J'ai vécu à côté de lui, j'ai couru pour lui (*en 1989, chez Peugeot, en rallye-raid. Ndlr*) et je ne vois pas qui d'autre que lui pourrait remplir cette mission à la FIA, mais je n'ai pas de conseil à lui donner. Je suis trop respectueux de l'homme et du temps qu'il consacre à son travail. Il se donne beaucoup de mal, mais il y a tellement de paramètres... Il faut être blindé pour résister à tout cela. Moi, je ne pourrais pas. Et parce que je suis paresseux. On disait déjà la même chose à mes parents: « *Votre fils est intelligent, mais qu'est-ce qu'il est paresseux !* » Jean pourra vous le confirmer d'ailleurs... ●



Depuis 40 ans, Auto Hebdo et la Fédération Française du Sport Automobile partagent la même passion du sport automobile et de ceux qui le font.



RALLYE



CIRCUIT



MONTAGNE



TOUT-TERRAIN



KARTING



VÉHICULES HISTORIQUES



DRIFT



NOS 40 PILOTES

L'EXERCICE EST, FORCÉMENT, TRÈS DÉLICAT. SORTIR DU CHAPEAU LES MEILLEURS, CEUX QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE DE CE SPORT, TOUTES DISCIPLINES CONFONDUES, C'EST À LA FOIS ÉVALUER LEUR TALENT, LEUR PALMARÈS ET LEURS FAITS D'ARMES. MAIS C'EST AUSSI TENIR COMPTE DE LEUR PERSONNALITÉ, DE LEUR IMAGE ET ENFIN DE LA TRACE QU'ILS ONT LAISSÉE, AU FIL DES ANNÉES, DANS NOS MÉMOIRES. PRÉCISION D'IMPORTANCE : ILS SONT PRÉSENTÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

ÉRIC BRIQUET, PATRICK CAMUS, PHILIPPE CARLES,
JEAN-MICHEL DESNOUES, JEAN-LUC TAILLADE,
THIBAUT VILLEMANT



DPPH

Laurent Aiello

L'EUROPÉEN

Sa prestation aux 24 heures du Mans 1998 en avait laissé plus d'un pantois, y compris Stéphane Ortelli et Allan McNish, ses deux équipiers sur la Porsche 911 GT1 n°26. S'il s'agit là de sa victoire la plus prestigieuse, c'est en Supertourisme que le natif de Fontenay-aux-Roses (Hauts-de-Seine), a fait l'essentiel de sa carrière. Grâce à lui, les lecteurs de *AUTOhebdo* ont découvert tous les championnats nationaux de référence, à une époque où le niveau était autrement plus relevé qu'actuellement. Sous les couleurs de Peugeot Sport, il a été sacré champion de France en 1994 avant de récidiver trois ans plus tard en STW (ex-DTM). Jamais avare de défis, il a ensuite traversé la Manche pour aller inscrire son nom au palmarès du BTCC, en 1999. Revenu en Allemagne, il décrochera un ultime titre, en DTM avec Audi, en 2002, avant de raccrocher le casque en 2005. Histoire de renouer avec sa deuxième passion, le jet-ski.

T. V.

Jean Alesi

POPULARITÉ INTACTE

Sa hargne, sa détermination autant que sa conscience de posséder un réel potentiel de pilote, dont son père Frank était encore davantage convaincu, c'est à l'occasion du Volant Elf Paul-Ricard, en 1984, qu'elles sauteront aux yeux. La finale se joue entre Jean Alesi et Éric Bernard, qui se montre un poil plus rapide sur la série de cinq tours chrono, mais ne peut éviter un tête-à-queue. Alesi l'auréat? Non, le jury décide de faire repasser les deux candidats. Éric Bernard en sort vainqueur pour 1/100^e! Frank Alesi est condamné à financer de ses propres deniers la saison de Formule Renault de son rejeton. En 1986, il monte en F3, au sein d'une écurie maison, gérée par le fils aîné José. Vice-champion de France en fin de saison, Jean est couronné

l'année suivante, au sein de l'équipe Oreca. C'est une rencontre avec Eddie Jordan, lors du Grand Prix F3 de Macao, en 1989, qui scellera son destin. La suite, on la connaît avec l'arrivée chez Tyrrell, « l'exploit » de Phoenix - 2^e derrière Senna - en 1990, et le transfert à Maranello de Jean le Sicilien. Emporté par sa passion, son gros cœur et son coup de volant magistral, davantage motivé par le plaisir qu'il offrait à son public que par les statistiques, Jean Alesi n'aura pas eu la carrière que son talent méritait. En dépit de sa seule et unique victoire acquise au Grand Prix du Canada 1985, les cinq saisons passées chez Ferrari, à l'un des pires moments de la Scuderia, mettront à mal ses derniers espoirs. Mais elles auront glorifié un niveau de popularité rarement atteint.

P. C.



DPPH / G. LEVANT

Fernando Alonso

LA GRANDE CLASSE

On le dit soupe-au-lait et intraitable quand les choses ne vont pas dans sa direction, mais le « taureau des Asturies » est d'abord un pilote de grand tempérament et de grande classe. Un champion au sens le plus noble. Managé par Flavio Briatore depuis fin 2000, il a effectué ses débuts en F1 lors de la saison 2001 au sein de la petite Scuderia Minardi avant de rejoindre Renault F1 Team. C'est avec l'écurie française qu'il a réussi ce qui reste, à ce jour, ses deux meilleures saisons, en s'adjugeant le titre Pilotes en 2005 et 2006. Après le

court intermède McLaren en 2007, où il ne supporte pas la montée en puissance du jeune Lewis Hamilton, et un retour improbable à Enstone en 2008 et 2009, il signe pour Ferrari. Cinq ans durant, il fera tout pour ramener le titre à Maranello et finira par perdre patience. Sûr de tenir la Scuderia à bout de bras, il devient irritable, avec au bout le divorce. Après avoir essuyé l'an passé les affres du retour de Honda en F1 avec McLaren, l'Espagnol espère enfin obtenir un troisième titre de champion du monde. *J.M.D.*



J.F. GALEON

Mario Andretti

LE MEILLEUR DE L'AMÉRIQUE

Au cours d'une carrière s'étalant sur près de cinq décennies, l'Italo-Américain, né le 28 février 1940 à Montona, dans la province d'Istrie, a marqué l'histoire du sport automobile de son empreinte, remportant deux

grandes courses majeures outre-Atlantique, Daytona 500 en 1967 et Indy 500 en 1969, quatre championnats IndyCar (trois en USAC en 1965, 1966 et 1969 et un en CART en 1984), et surtout la couronne mondiale en



DPPH

Formule 1, chez Lotus, en 1978. Sans oublier quelques succès, au passage, dans des disciplines très prisées aux États-Unis, telles que les midgets, sprint-cars et dragsters. C'est dire l'éclectisme de ce grand monsieur. *J.-M.D.*

NOS 40 PILOTES



DPPI / E. BAUDIN

Didier Auriol

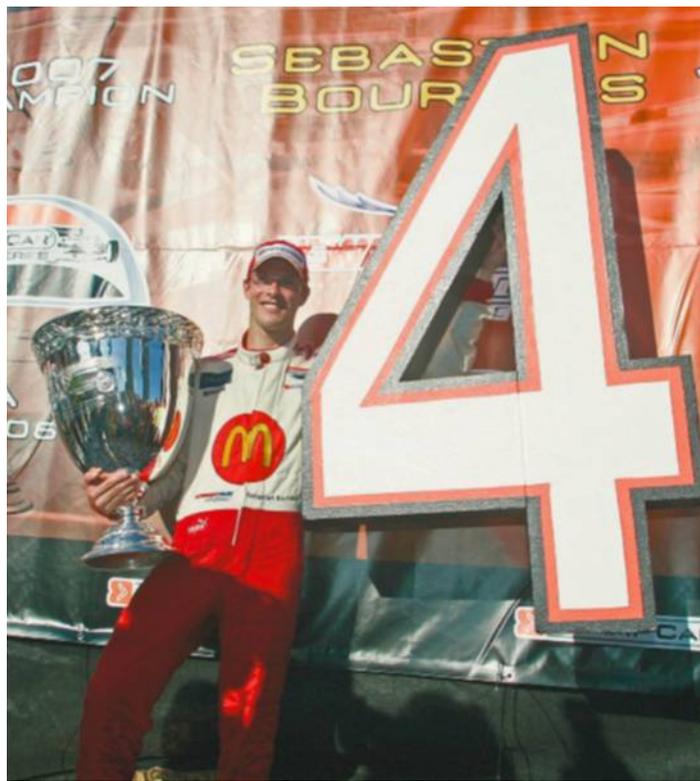
LE PRÉCURSEUR

La première difficulté dans les années 80, pour l'espoir de Millau (Aveyron), a été de s'imposer comme tête de file de la relève d'une génération de pilotes indéboulonnables. Entre le soutien de partenaires fidèles et une progression rapide sur des R5 Turbo, le « lutin cévenol » accède au sommet du championnat de France en 1986 et 1987. Avec ses titres en poche, acquis sur une MG Metro 6R4 du team anglais RED puis sur une Ford Cosworth, Didier Auriol réussit à franchir le pas en championnat du monde. Sa pointe de vitesse est repérée par Lancia qui lui permet de faire ses gammes au plus haut niveau. En 1992, il réussit sa saison la plus prolifique avec 6 victoires (record à l'époque), dont celle acquise en Finlande, une première pour un pilote tricolore. Deux ans plus tard, il devient avec Toyota le premier pilote de rallye français champion du monde. La fin de sa carrière (Seat, Peugeot et Skoda) sera plus chaotique. **E. BRI.**

Sébastien Bourdais

BORN IN USA

Les plus belles lignes de son palmarès, c'est aux États-Unis que le Mancaeu les a écrites. Avec quatre titres consécutifs en Champ Car, sous les couleurs de Newman Haas Racing, entre 2004 et 2007 pour un total de 34 victoires (Champ Car et IndyCar confondus), il est l'un des pilotes les plus prolifiques de la monoplace américaine et le Français ayant le plus marqué le sport automobile outre-Atlantique. Si son passage en F1, chez Toro Rosso en 2008 et 2009, n'a pas été du même acabit, le champion F3000 2002 n'en reste pas moins l'un des plus doués de sa génération. Double lauréat de la Gold Coast (V8 Supercars), vainqueur des 24 H. de Daytona 2014 et des 12 H. de Sebring 2015, il rêve de monter sur la plus haute marche du podium de « sa » course, les 24 Heures du Mans. Pourquoi pas en juin prochain avec Ford, en GTE Pro ? **T. V.**



DPPI / LAT

Yannick Dalmas

RÉFÉRENCE MANCELLE

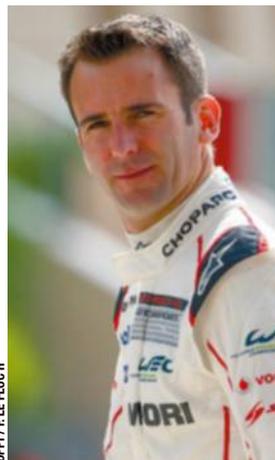
Si, avec quatre victoires, soit autant qu'Henri Pescarolo, Yannick Dalmas est le Français le plus victorieux des 24 Heures du Mans, le Varois est le seul à pouvoir se targuer d'avoir fait triompher quatre constructeurs différents dans la

Sarthe. Après Peugeot en 1992, au cours d'une saison l'ayant également couronné champion du monde des Voitures de sport, il a décroché le Graal avec Dauer / Porsche en 1994 avant de récidiver l'année suivante avec McLaren, puis en 1999 avec BMW.

Lauréat de l'édition 1997 des 12 H. de Sebring, il a également pris le départ de 24 Grands Prix de F1 entre 1987 et 1994 (Larrousse Calmels et AGS). Mais c'est bien en Endurance qu'il s'est fait un nom, discipline dont il a été la référence incontestée dans les années 90. **T. V.**



S. PRESSE / C. SAULNIER



DPPI / E. FLOCH

Romain Dumas

PORSCHISTE DE CŒUR

Ce que les gens aiment chez l'Alésien, c'est son côté touche-à-tout. Bien que pistard de formation, il pratique assidûment le rallye avec des Porsche préparées par sa propre structure, RD Limited, vient d'en finir avec son deuxième Dakar et a même remporté l'édition 2014 de Pikes Peak Climb Hill sur une Norma. Porsche, sa marque de cœur, l'a pris sous son aile fin 2003. Depuis, le Tricolore

le lui a bien rendu, lui offrant quatre victoires aux 24 H. du Nürburgring, deux aux 24 H. de Spa (dont une en 2003 avec une GT2 face à des GT1), une aux 12 H. de Sebring (avec une LM P2 face à des LM P1), deux titres LM P2 en American Le Mans Series, sans oublier un succès de catégorie aux 24 Heures du Mans (GTE Pro en 2013). Une classique mancelle qu'il a d'ailleurs remportée au général en 2010... mais avec Audi. **T. V.**



DPPI / E. FLAMAND

Dale Earnhardt

NUMÉRO INOUBLIABLE

« The Intimidator » et son célèbre n°3 flanqué sur la portière de sa Chevrolet sont considérés comme des légendes en Nascar. Son palmarès est à la mesure de son gabarit. L'ancien pilote de la Richard Childress Racing a été le seul à égaler le record de Richard Petty en remportant sept titres. Après 76 victoires en Sprint Cup, sa carrière a pris brutalement fin le 18 février 2001, lors d'un accident fatal au Daytona 500 (Floride). Il s'y était imposé trois ans auparavant. Son fils, Dale Earnhardt Jr, suit les traces de son père en évoluant au plus haut niveau de la discipline chez Hendrick Motorsports.

J.-A. D.



DPPI / E. FLAMAND

Marcus Grönholm

UN TRÈS GRAND

Dernier Finlandais à avoir décroché un titre de champion du monde avec Peugeot Sport (2002), deux ans après son premier sacre, Marcus Grönholm fut l'un des adversaires les plus acharnés de Sébastien Loeb jusqu'à la fin de sa carrière, en 2007, après avoir grandement contribué à la conquête des deux titres Constructeurs remportés par Ford. Le grand Marcus continue cependant à œuvrer dans l'ombre. Recruté par François-Xavier Demaison, chef de projet WRC de VW Motorsport, qui fut son ingénieur chez Peugeot, le Finlandais est devenu pilote d'essai de la Polo R.

E. BRI.

Lewis Hamilton

NOUVELLE STAR

Si dur sur la piste quand il convient d'affronter ses adversaires, si doux quand il se laisse gagner par l'émotion, le triple champion du monde possède la bravoure et le cœur d'un Mansell, et la maestria et la sensibilité d'un Senna. Mais, à cause de son style de vie débridé, le parallèle avec ses aînés s'arrêtera là. Depuis son entrée en matière tonitruante chez McLaren en 2007, qui eut pour effet de déstabiliser le double champion du monde Fernando Alonso, le Britannique a considérablement évolué sans changer radicalement d'approche. Lui qui a grandi sous les cieux de Woking a toujours su qu'il devrait couper le cordon ombilical avec Ron Dennis pour accomplir son destin. Ce qu'il fit fin 2012 en annonçant son départ chez Mercedes. Depuis, deux nouveaux titres, après celui obtenu en 2008 avec McLaren, ont fait de lui la nouvelle référence du paddock.

J.-M. D.



NOS 40 PILOTES

Jacky Ickx

MONSIEUR LE MANS



DPP

S'il n'est plus, depuis 2005, le recordman de victoires aux 24 Heures du Mans (détrôné par Tom Kristensen. *Ndlr*), il n'en reste pas moins, pour bon nombre, « Monsieur Le Mans ». Crédité de six succès sur la classique sarthoise, un avec Ford (1969), un avec Mirage (1975) et quatre avec Porsche (1976, 1977,

1981 et 1982), il a été titré à deux reprises en championnat du monde des Voitures de sport, en 1981 et 1982. Sans oublier les 12 H. de Sebring, en 1969 et 1972. Entre 1967 et 1979, Ickx a pris part à 114 Grands Prix de F1, signant huit victoires, 25 podiums, 13 pole positions et terminant à deux reprises vice-champion du

monde, en 1968 avec Brabham et en 1969 avec Ferrari (*voir entretien p. 18-26. Ndlr*). Polyvalent, il a même inscrit son nom au palmarès du Dakar en 1983, au volant d'une Mercedes. Le plus grand pilote belge de tous les temps fait désormais profiter de son expérience divers constructeurs, dont Mazda et VW. *T. V.*

Juha Kankkunen

QUATRE À QUATRE

Surnommé « KKK », l'homme au cigarillo se fit remarquer très jeune, en Afrique, sur les Toyota Celica du TTE en compagnie de Björn Waldegard. À 27 ans, Jean Todt le récupère chez Peugeot Sport où il ne reste qu'une saison, 1986, le temps de remporter le premier de ses quatre titres de champion du monde. Il conservera sa couronne l'année suivante chez Lancia, puis devra attendre 1991 avant de s'imposer à nouveau avec la firme transalpine. Passé ensuite chez Toyota, Kankkunen deviendra, en 1993,



le premier quadruple champion du monde des rallyes de l'histoire. Il aura pratiquement tout gagné dans sa carrière, y compris le Dakar en 1988 (également sur Peugeot), sauf le Monte-Carlo. **E. BRI.**





Jacques Laffite

LE PILIER DE LIGIER

Certes, il n'a pas remporté de titre mondial Pilotes (il a offert celui des constructeurs en Endurance à Alfa Romeo en 1975), mais il fut le pivot d'une magnifique aventure Ligier dont les saisons 1979, 80 et 81 ont fait exploser la popularité de la F1 en France. Le problème de Jacques Laffite fut d'avoir été pilote sur le tard, et par accident, et non

par vocation. Ce qui ne l'empêcha pas d'avoir traversé ces treize années de F1 sur un nuage. Vu sous cet angle, sa carrière fut extraordinaire et lui-même n'en a aucun regret. Champion de France de Formule Renault 1972, puis de F3 en 1973, vainqueur au Grand Prix de Monaco F3, champion d'Europe F2 en 1975, sept pole positions, six meil-

leurs tours et surtout six victoires en Grands Prix, il y a pire pour un « dilettante ». Dommage qu'un accident, survenu à Brands Hatch en 1985 chez Ligier, après deux saisons passées chez Williams, l'ait brisé dans son élan, alors qu'il venait tout juste d'égaliser le record de participations de Graham Hill, avec 176 Grands Prix. **P.C.**



Tom Kristensen

LA PREUVE PAR 9

Quatorze podiums dont neuf victoires (une sur TWR-Porsche, une avec Bentley et sept avec Audi) en 18 départs aux 24 Heures du Mans, soit une réussite de 50 %, qui dit mieux ? Personne. Bien que très performant en monoplace, le Danois n'a jamais dénigré l'Endurance. C'est ainsi que, en 1997, il remporte son premier double tour d'horloge sarthois. Une idylle avec la discipline achevée fin 2014, marquée également par un sacre mondial (2013), un titre en American Le Mans Series, six succès aux 12 H. de Sebring (autre record) et un à Petit Le Mans. Deux fois troisième du DTM, il est aujourd'hui, à 49 ans, un ambassadeur de choix pour Audi... mais surtout l'un des plus grands champions de l'histoire, toutes disciplines confondues. **T.V.**

Pierre Lartigue

POIDS LOURD DES RALLYES-RAIDS



Gagnant sa vie comme chauffeur routier dans sa jeunesse, il se fait remarquer en 1979-1980 lors de rallyes sur terre, avant d'être repéré par le patron d'une boîte de nuit qui l'engage au Dakar sur un Range Rover. Très vite, il franchit le pas du professionnalisme en étant embauché par Lada, puis Mitsubishi et enfin Citroën. Bénéficiant d'un coéquipier ultra-méticuleux, Michel Périn, il se forge un extraordinaire palmarès avec les ZX Rallye-Raid, remportant trois Dakar (1994, 1995 et 1996), le premier Paris-Moscou-Pékin (1992), trois Coupes du monde rallye TT, de nombreuses bajas, avant de prendre sa retraite à l'orée des années 2000. Issu d'un milieu peu fortuné, Pierre Lartigue est l'exemple-type d'une carrière réussie uniquement par le talent, avec juste quelques petits coups de pouce au bon moment. **PH. C.**

NOS 40 PILOTES



DPP

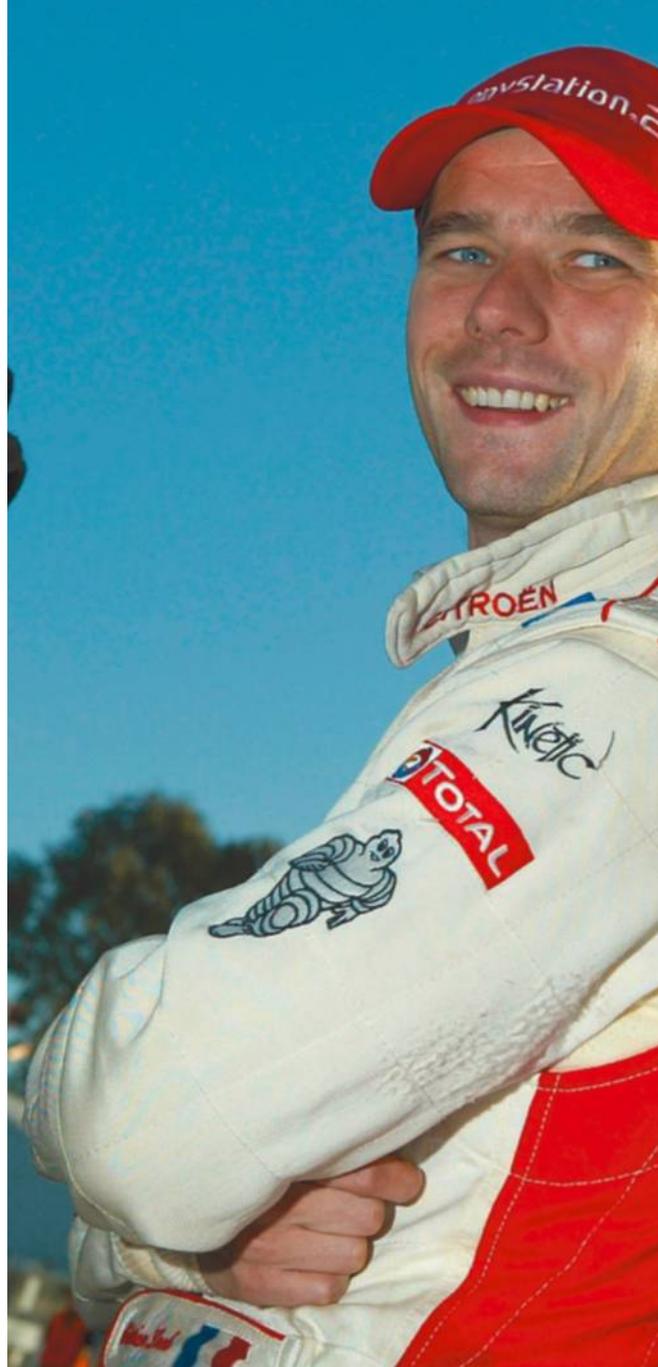
Niki Lauda

UN COURAGE HORS-NORME

Quel palmarès que celui de l'Autrichien, riche de 25 victoires et de trois titres de champion du monde (1975 et 1977 sur Ferrari et 1984 sur McLaren). Quelle destinée que celle de ce pilote qui, six semaines après son terrible accident du Grand Prix d'Allemagne 1976, sur le Nürburgring, reprit le volant pour défendre son titre face à James Hunt (McLaren) et n'hésita pas à jeter l'éponge lors de la dernière manche, à Fuji, à cause de la pluie diluvienne. Cette année-là, sa légende était née. Une

fois le casque raccroché, le pilote se transforma en homme d'affaires avisé, fondant en 1978 la compagnie aérienne Lauda Air qu'il quittera en 2000. Il prit la même année la direction de l'écurie Jaguar Racing, puis fonda en 2003 une nouvelle compagnie aérienne, FlyNiki, qu'il revendra en 2011. Depuis 2012, il est revenu à plein-temps dans l'univers des Grands Prix en tant qu'actionnaire et président non-exécutif de l'écurie Mercedes, championne du monde en 2014 et 2015.

J.-M. D.



Sébastien Loeb

INÉGALÉ

Tout a été écrit sur le nonuple champion du monde des rallyes. Avec Daniel Elena à ses côtés, l'ex-gymnaste a placé très haut la plupart des records en WRC. Plus grand nombre de victoires (78, soit 46 % de réussite), de points marqués (1625), de victoires consécutives (6 en 2005 et 2008), de victoires sur une saison (11 en 2008) et de spéciales remportées (906). Mais Sébastien Loeb est aussi un pilote éclectique comme il l'a prouvé à Pikes Peak en 2013 ou plus récemment au Dakar. Son génie du pilotage et de la trajectoire lui a aussi permis de gagner sur circuit, en GT, WTCC et même de monter sur le podium des 24 Heures du Mans, en 2006, avec l'équipe Pescarolo. L'Alsacien fut également à deux doigts de disputer un Grand Prix de F1, fin 2009, avec Toro Rosso, après avoir essayé une Red Bull à Barcelone (8^e temps sur 17!), mais les grands décideurs, en refusant de lui octroyer la superlicence, en décidèrent autrement. E. BRI.



DPP / F. BAUDIN

Tommi Mäkinen

TOUJOURS PLUS HAUT

Appartenant à la lignée des Flying Finns, Tommi Mäkinen a mis du temps avant de décoller. Mais une fois lancé, au milieu des années 90, il fut le premier à remporter quatre fois consécutivement le titre de champion du monde des rallyes, de 1996 à 1999. Un exploit réalisé avec une

seule marque, Mitsubishi, dont il devint le pilote emblématique. Le Finlandais a gagné sur tous les continents mais, curieusement, l'épreuve qui lui a le mieux réussi est la plus difficile et la plus prestigieuse : le Monte-Carlo. Où il s'est imposé également à quatre reprises. Depuis juillet



DPP / F. LEFLOCH

2015, il est sorti de sa retraite pour prendre la direction du Toyota Gazoo Racing qui effectuera son entrée, dès 2017, en WRC. **E. BRI.**

Nigel Mansell

LE ROI LION

Un modèle de bravoure. Remarqué par Colin Chapman, qui lui offre son premier baquet de titulaire en 1981, il devra attendre onze longues années avant de toucher à la consécration. Son salut viendra de sa seconde collaboration avec l'écurie de Sir Frank Williams - après un passage très remarqué chez Ferrari durant trois saisons - et cette fois avec le moteur Renault, plus particulièrement la saison

1992 qu'il domine outrageusement, obtenant son unique couronne mondiale. Pourtant, contrarié par l'arrivée d'Alain Prost pour l'exercice 1993, il claqua la porte de la Formule 1 et trouve refuge dans le championnat CART, au sein de l'écurie Newman Haas Racing. Avec cinq victoires, il remporte cette année-là le titre pour sa toute première participation et manque de peu de s'imposer



DPP

à Indy 500. La saison 1994 le voit reprendre du service chez Williams à l'occasion du Grand Prix de France, suite à la disparition de Senna. Sa victoire, lors du Grand Prix d'Australie, sera sa 31^e et dernière. **J.-M. D.**

NOS 40 PILOTES

Colin McRae

UN STYLE GÉNÉREUX



DPPI / F. BAUDIN

Décédé le 15 septembre 2007 dans un crash d'hélicoptère, Colin McRae a laissé un grand vide dans le cœur des supporters britanniques et d'ailleurs tant le jeu vidéo « Colin McRae Rally » lui avait conféré une aura mondiale. L'Écossais pilotait comme il vivait, avec une grande générosité. Affectueusement surnommé Colin « McCrash », il avait froissé de la tôle avant de trouver sagesse et maturité, deux qualités essentielles qui lui ont permis de devenir champion du monde en 1995 et de remporter au total vingt-cinq victoires en vingt ans de carrière. Comme de nombreux autres pilotes de rallyes, il tenta de s'orienter vers les rallyes-raids avec Nissan mais il acheva son parcours professionnel en WRC, chez Citroën et Skoda. **E. BRI.**

Juan Pablo Montoya

UN COLOMBIEN AU SOMMET



DPPI

En 2000, au sein du Chip Ganassi Racing, le Colombien de 40 ans était entré dans la légende en remportant

les 500 Miles d'Indianapolis dès sa première tentative, après avoir gagné coup sur coup la F3000 et le

CART. Un succès qu'il a réitéré l'an dernier sur le célèbre ovale américain avec le Team Penske. Entre-temps, il s'en est allé remporter sept victoires en F1 pour le compte de Williams et McLaren, écurie dont il a claqué la porte en 2006 pour tenter sa chance en NASCAR. Une expérience décevante qui le poussera à renouer avec la monoplace, en 2014, via l'IndyCar. Triple vainqueur des 24 H. de Daytona, il est aujourd'hui le seul à pouvoir se permettre de rêver à la triple couronne Grand Prix de Monaco-Indy 500-24 Heures du Mans, exploit que l'unique Graham Hill a réussi. **T. V.**

Michèle Mouton

L'ÉGAL DES HOMMES



DPPI

Dans l'histoire du sport, toutes disciplines confondues, elle restera comme l'une des rares femmes à avoir disputé les mêmes compétitions que ses homologues masculins et surtout à les avoir battus à quatre reprises en championnat du monde des rallyes. Ses victoires, toutes avec les Audi Quattro en 1981 (Sanremo) puis 1982 (Portugal, Acropole et Brésil), elle les doit avant tout à une force de caractère hors du commun pour s'imposer dans un univers masculin. Sa carrière n'a pas été un long fleuve tranquille. La Grassoise s'est retroussé les manches pour débiter sur des Alpine avant de passer à la Fiat 131 Abarth, lourde comme un camion sans assistance de direction. Après avoir lancé la Course des Champions, Michèle Mouton est en charge aujourd'hui de la sécurité en rallyes pour la FIA. (voir entretien p. 50-55. *Ndlr*) **E. BRI.**

Sébastien Ogier

TOUT SCHUSS

Programmé pour remplacer Sébastien Loeb chez Citroën, le champion du monde Junior WRC 2008 a percé tellement vite au plus haut niveau que l'élève s'est retrouvé en concurrence directe avec le maître. La saison 2011, la seule où ils furent

opposés à armes égales, a démontré que le Haut-Alpin avait le niveau de son prestigieux équipier. Obligé de quitter la marque française et de s'exiler chez VW Motorsport, il a fait, avec le recul, le bon choix pour la suite de sa carrière. Depuis 2013,

l'ancien moniteur de ski cumule les victoires (33) et les titres mondiaux (3 consécutifs). Il règne aujourd'hui sur le WRC comme Loeb avant lui. Et il apparaît comme le seul pilote en activité capable d'aller chercher les records de l'Alsacien.

E. BRI.



DPPH

Olivier Panis

PRINCE DE MONACO

L'isérois demeure le dernier Français vainqueur en F1, lors de l'épique édition monégasque de 1996, ultime succès d'une Ligier dans la formule reine. Il entama sa carrière en 1988 en Formule Renault, en ayant décroché le Volant Elf Paul-Ricard fin 1987. Champion de France avec l'équipe Elf-Winfield en 89, il passa en F3, avec une 2^e place finale en 91, puis en F3000, titré avec Dams en 93. Après sa période Ligier F1, Panis évolua logiquement chez Prost GP, chez BAR après une saison d'essayeur McLaren, avant de rejoindre Toyota pour deux années de titulaire et deux autres d'essayeur. Recyclé d'abord en Endurance chez Oreca (avec une victoire aux 12 H. de Sebring 2011), puis en FFSA-GT, Olivier Panis court encore en Trophée Andros, mais se tourne progressivement vers le management, en venant de créer une équipe avec Fabien Barthez et Renaud Derlot pour courir en Endurance.

J.-L.T.



Stéphane Peterhansel

TEMPÊTE DU DÉSERT

Qu'est-ce qui destinait ce natif de Vesoul (Haute-Saône) à devenir le meilleur spécialiste du Dakar ? Le sens de l'équilibre aiguisé en skateboard dont il fut un champion dans sa jeunesse, son opiniâtreté et son bon sens, ou encore une robustesse physique à toute épreuve ? Révélé par l'enduro moto, il remporte d'abord, grâce à Yamaha, une exceptionnelle série de six victoires au Dakar, avant de passer, en 1999, aux quatre roues. Après quelques saisons de reconversion, il inaugure en 2004 son palmarès auto sur un Pajero MPR. Avec ses trois employeurs successifs, Mitsubishi, Mini et enfin Peugeot, il parvient à égaliser son record moto, devenant avec douze succès l'homme le plus titré du Dakar. Ce qui ne lui est pas du tout monté à la tête, l'homme restant d'une simplicité et timidité étonnantes.

PH. C.



DPPH / E. BAUDIN

DPPH / E. BAUDIN

NOS 40 PILOTES

Nelson Piquet

TROIS TITRES ET UNE OMBRE



DPPI

Son goût pour la compétition n'était pas partagé par la famille Sauto Major, alors Nelson emprunta le nom de jeune fille de sa mère, d'origine française, Clotilde Piquet, et traversa l'Atlantique. Il remporta trois titres de champion du monde F1 : 1981, où il coiffa sur le fil la Williams de Reutemann, 1983 où l'utilisation probable par l'écurie Brabham-BMW

d'un carburant non-conforme laissa planer un grand doute, et 1987 où sa plus grande régularité fit la différence face à Mansell. Après un passage chez Lotus en perte de vitesse, il signa pour la jeune écurie Benetton en 1990, mettant fin à plus de trois saisons d'insuccès. Mais, l'année suivante, il croisa la trajectoire du jeune Michael Schumacher... « Rincé » par le talent du pilote allemand, il décidait de s'attaquer aux 500 Miles d'Indianapolis, en 1992, au sein de l'écurie John Menard, mais se blessait grièvement lors des essais. Jambes broyées, il semblait perdu pour le sport. Pourtant, à l'issue d'une douloureuse convalescence, il effectuera son retour un an plus tard sur le célèbre ovale. Ses apparitions se feront dès lors épisodiques, mais on le verra encore aux 24 Heures Mans 1996 et 1997. **J.-M. D.**

Didier Pironi

FAUCHÉ EN PLEINE ASCENSION

Samedi 7 août 1982, Hockenheim. Le serpent de bitume qui cisaille la forêt de hauts pins est détrempé. L'eau pulvérisée se fait brouillard épais. La séance d'essais libres tire à sa fin, Alain Prost est à l'approche de l'entrée du Stadium et rejoint son stand à petite allure. Lancée avec 130 km/h de plus, la Ferrari de Pironi fonce en aveugle. Le choc est terrible. Ainsi, prit fin la carrière du Francilien alors qu'il occupait la tête du championnat, et faisait figure de



DPPI

favori. L'ancien pilote Tyrrell et Ligier échouera cette année-là pour 5 points, en dépit de son forfait constaté à cinq reprises. Son « tombeur » ? Keke Rosberg, avec une seule victoire au compteur... Pour la Scuderia, qui avait misé comme jamais sur « Didi », le coup fut terrible. Gueule d'ange, d'une rare culture, Pironi fut aussi un pilote engagé. Porte-parole de la confrérie, il fut très impliqué dans les questions liées à la sécurité. Non, l'homme au visage poupin n'était pas celui que l'on croyait, qui prit d'énormes risques. En F1 comme en off-shore, où il se tua, le 23 août 1987, au large de l'île de Wight (Angleterre. Ndlr), aux commandes de son Colibri, en compagnie de Bernard Giroux et Jean-Claude Guénard. **P. C.**

Alain Prost

LE PROFESSEUR

Le vainqueur du Volant Elf Magny-Cours 1975 possède l'un des plus beaux palmarès que la F1 ait connu de tout temps : 4 titres mondiaux, 106 podiums dont 51 victoires, 41 meilleurs tours, 33 pole positions, ... Sans compter ceux ratés de peu pour diverses raisons, notamment chez Renault en 1982 et 1983. Sans doute ces chiffres auraient-ils été meilleurs si, comme d'autres, Prost n'avait pas fait vœu de piloter avec sa tête plutôt qu'avec ses tripes. Oui, l'homme a toujours privilégié la sagesse aux risques, le travail de la mise au point à un freinage limite, la stratégie à la confrontation directe avec ces « allumés » de l'époque pour un dépassement dont personne n'était sûr d'imaginer l'issue. Qu'importe, « le Professeur » a donné la leçon à plusieurs reprises, et ses duels avec son équipier chez McLaren puis adversaire direct, lorsqu'il a filé chez Ferrari, Ayrton Senna, demeureront à jamais dans nos mémoires. **P. C.**



DPPI

Jean Ragnotti

INIMITABLE

Le « négociant en virages », comme il aimait tant se présenter n'a pas eu la carrière internationale que son immense talent aurait pu lui offrir. Son bonheur était de vivre de sa passion du pilotage en ayant touché à toutes les disciplines et de signer, chaque année, un contrat avec Renault Sport. Une telle longévité et fidélité à un constructeur sont pourtant remarquables. Aucun pilote professionnel ne peut se targuer d'avoir eu une aussi longue carrière. Avec des victoires inoubliables au Monte-Carlo 1981, ainsi qu'au Tour de Corse 1982 et 1985. Sa disponibilité, sa gentillesse et son humour font de « Jeannot l'Alpin » le pilote préféré des Français. **E. BRI.**



Kimi Räikkönen

LE CHAUD ET LE FROID

Il est clairement le plus populaire des pilotes de Grands Prix en activité. Surnommé « Ice-man », en raison de sa capacité à conserver son sang-froid en toutes circonstances ainsi que son manque d'exubérance, le Finlandais est perçu comme le dernier représentant d'une race aujourd'hui disparue, celle des pilotes des années 70, qui ne dédaignaient pas l'alcool, les cigarettes et la fête. Lui qui a connu la gloire d'un titre mondial en 2007 avec Ferrari, et qui se tourna crânement vers le WRC, après s'être vu remercier sans ménagement par la même Scuderia fin 2009, eut l'incroyable morgue d'effectuer son retour en 2012 dans une écurie Lotus ayant tout à prouver. Rappelé par Maranello en 2014 grâce à deux victoires sous les cou-



DPP/ G. LEVENT

leurs d'Enstone (*Abou Dhabi 2012 et Australie 2013. Ndlr*), il plie face à Alonso, puis Vettel, mais ne rompt pas. Ce Kimi est un chêne. **J.-M. D.**

Walter Röhrl

MULTICARTES

Double champion du monde des rallyes, l'immense et longiligne pilote allemand a construit sa réputation sur le fait d'avoir couru et gagné avec plusieurs marques différentes. Fiat 131 Abarth pour son premier titre en 1980, puis Opel Ascona 400 pour le second en 1982. Consacré au volant de propulsions, grâce à un style de pilotage très pur, Walter Röhrl ne connaîtra pas, ensuite, la même réussite à l'époque des groupe B. Il a pourtant intégré les rangs de la prestigieuse équipe Audi Sport, mais il devra se contenter de deux victoires en 1985 et 1986. Pourtant, sa popularité demeure élevée parmi les fans de rallye. Sans doute en raison de ses quatre victoires au Monte-Carlo sur Fiat, Opel, Lancia 037 et Audi Quattro A2. Un exploit unique. **E. BRI.**



DPP

NOS 40 PILOTES

Carlos Sainz

EL MATADOR

L'Espagnol a été l'un des premiers pilotes à rivaliser avec les Nordistes, considérés comme les valeurs absolues du pilotage. Travailleur acharné et soucieux du moindre détail, il est devenu double champion du monde des rallyes (1990 et 1992). À cela, il

convient d'ajouter un exceptionnel pourcentage d'arrivées sur le podium (49,5% des départs), soit un total de 97 dont vingt-six fois sur la plus haute marche. Il fut aussi le premier à ouvrir une brèche latine au rallye de Finlande en 1990... Toujours en activi-



DPR / F. BAUDIN

té chez Peugeot Sport, Carlos Sainz, qui a couru dans toutes les équipes (Lancia, Ford, Toyota, Subaru, Citroën) fait partie des rares pilotes susceptibles de gagner chaque année le Dakar, une épreuve qu'il a déjà remportée en 2010 avec Volkswagen. **E. BRI.**



Ayrton Senna

MYSTIQUE ET MYTHIQUE

Le 1^{er} mai 1994, la F1 perdait l'un de ses plus grands pilotes, dont la disparition accidentelle, filmée et commentée par les télévisions du monde entier, allait en faire un mythe.

Les circonstances, les questions, les mystères liés à ce fatidique Grand Prix de Saint-Marin, tout a contribué à en faire une tragédie et sa victime une légende. Doué et travailleur plus que la norme, perfectionniste obsessionnel, Ayrton Senna était animé d'une rage de vaincre aussi extrême que sa pudeur, mais avait aussi un réel besoin de reconnaissance et d'être aimé, des émotions à fleur de peau, une exigence envers ses techniciens et ingénieurs, envers lui-même, et une manière de raconter hors-norme, citant souvent Dieu. Trois titres mondiaux (1988, 1990, 1991), 41 victoires, 65 pole positions en dix ans de carrière F1 ne sont que des chiffres relatifs. Les statistiques sont faites pour être battues et les époques les privent de toute comparaison. À l'inverse, les personnalités demeurent, ancrées au plus profond de chacun, en fonction de paramètres étrangers aux résultats. C'est le cas du Brésilien. **P.C.**



Michael Schumacher

LE BARON ROUGE

C'est le plus grand de tous. Le pilote de la démesure, celui de tous les records et de tous les superlatifs. 307 GP disputés, 68 poles, 91 victoires et, surtout, 7 titres de champion du monde. Son talent explose chez Benetton où, sous la houlette de Flavio Briatore, il s'adjuge les titres 1994 et 1995. Avec le directeur technique Ross Brawn et le chef designer Rory Byrne, ils forment un trio qui va longtemps faire parler de lui. Premier à quitter les cieux d'Enstone pour ceux de Maranello, il trouve auprès de Jean Todt le soutien idéal. L'Allemand fait venir ses deux acolytes afin de créer ce que l'histoire retiendra sous le nom de « dream team ». Jamais le rouge Ferrari n'a jamais été aussi étincelant. Les succès s'accumulent : 5 titres de suite entre 2000 et 2004. La coupe est pleine, Schumi veut souffler. Il prend sa retraite sportive fin 2006. Seulement, lui dont la carrière doit beaucoup à Mercedes (il fut de l'épopée Sport-Prototypes, en 1990 et 1991), rêve de boucler la boucle avec la firme à l'étoile qui s'appête à revenir en F1, à partir de 2010. Hélas, ce sera trop tôt, l'écurie de Brackley, alors dirigée par Ross Brawn, n'est pas encore prête et Michael Schumacher met un terme définitif à sa carrière fin 2012, sans avoir pu ajouter une ligne à son impressionnant palmarès. Un an plus tard, le 29 décembre 2013, il est victime d'un grave accident de ski à Méribel (Savoie). Sorti du coma au bout de six mois, il poursuit sa délicate convalescence à son domicile de Gland, en Suisse.

J.-M. D.



Benoît Tréluyer

TRIPLEMENT BON

Avec trois succès aux 24 Heures du Mans (2011, 2012 et 2014), un aux 12 H. de Sebring (2012) et un sacre mondial (2012), le natif d'Alençon (Orne) est, en Endurance, le pilote français de ce début de siècle. Une réussite à laquelle,

il est impossible de ne pas associer Marcel Fässler et André Lotterer, ses acolytes chez Audi depuis 2009. Avec dix victoires, les trois hommes sont d'ailleurs les plus victorieux de l'histoire du WEC en LM P1. Adulé au Japon, où il s'est exilé

pendant 12 ans et où il a été titré en F3, Super GT et Formula Nippon, Benoît Tréluyer peut encore espérer, à 39 ans, égalier, voire dépasser, les quatre victoires sarthoises de Pescarolo et Dalmas, seuls Tricolores à avoir fait mieux que lui. **T.V.**

NOS 40 PILOTES

Ari Vatanen

L'ÉTERNEL MIRACULÉ

Champion du monde des rallyes 1981, le fougueux Finlandais a connu une carrière extrêmement bien remplie, courant au plus haut niveau pendant trois décennies... et frôlant plusieurs fois la mort. Grâce à la Ford Escort RS, il connaît une première carrière en championnat du monde des

rallyes très fructueuse, avec un titre mondial obtenu en 1981, à 28 ans. Puis, avec la Peugeot 205 T16, il expérimente le meilleur (cinq victoires en Mondial) comme le pire, avec un très grave accident au rallye d'Argentine 1985 dont il réchappe par miracle. Nullement impressionné, il

repart avec la troupe de Jean Todt en rallye-raid et au Dakar, épreuve qu'il va remporter à quatre reprises (1987, 1989, 1990 et 1991. *Ndlr*). Tous les Africains connaissent alors son nom, mais c'est en Finlande qu'il va connaître ses derniers succès... en politique, ayant été élu à deux reprises député européen. **PH. C.**



DPPI / G. LEVÉNT



DPPI / F. LEFLOCH

Sebastian Vettel

GRAINE DE CHAMPION

Polé, doux et gentil côté paddock ; rude, dur et colérique côté piste, le quadruple champion du monde n'a rien du gendre idéal à qui tout réussit. Vettel est un bosseur, un pinailleur même, qui demande autant aux autres qu'à lui-même. Très jeune, peut-être en observant son idole Michael Schumacher, il a compris que le talent n'est rien sans le travail. Dur mais juste, il est très aimé des mécaniciens et ingénieurs qui travaillent avec lui et non pour lui. Pas étonnant que Ferrari se soit tourné vers

ce phénomène pour redonner à la Scuderia la confiance qu'elle avait fini par perdre. Inversement, après une carrière passée depuis son plus jeune âge sous la bannière Red Bull, et cinq saisons d'incroyables succès sanctionnées par quatre titres mondiaux consécutifs (2010 à 2013), il fallait à l'Allemand un nouveau challenge pour montrer au monde, et à lui-même, que sa réussite n'était pas seulement liée à la qualité des produits de Milton Keynes, fussent-ils dessinés par Adrian Newey. **J.-M. D.**

Gilles Villeneuve

LE FUNAMBULE

La musique, envisagée un moment par son père, Séville, accordeur de piano itinérant, ne voulait pas de lui, alors il a choisi la motoneige. Dans la foulée, école de pilotage et F. Ford, puis F. Atlantic ne seront que pures formalités. McLaren lui propose alors un Grand Prix d'essai, celui de Grande-Bretagne 1977. De quoi accrocher le regard d'Enzo Ferrari. Le Commendatore voit à travers le Canadien un diamant brut à façonner. Il faudra pourtant attendre 1982 pour voir un Villeneuve face à une situation dans laquelle tout est réuni. La Ferrari est à son apogée et le Québécois fait figure de favori. Mais tandis que Didier Pironi vient tout juste de signer la pole position du Grand Prix de Belgique à Zolder, la Ferrari n°27 percute, à 260 km/h, une roue arrière de la March de Jochen Mass. Le choc est d'une violence inouïe. Enzo Ferrari vient de perdre son second « fils ».



DPPI

Que retiendra l'histoire ? Six victoires en 67 GP, mais surtout ces derniers tours à Dijon, en 1979, enroulés par la Ferrari et la Renault de René Arnoux, roues contre roues, dans un duel salué par un public debout, pour l'attribution d'une 2e place. À moins que son retour au stand, sur trois roues après une crevaisson, au Grand Prix de Hollande 1979, ne vous rappelle quelque chose... **P.C.**

Jacques Villeneuve

ÉLECTRON LIBRE



J.F. GALERON

Jacques Villeneuve, c'est une histoire, un talent et une gueule. Une histoire que son père Gilles n'a pas eu le temps d'achever ; un talent qui lui permit de triompher en CART et aux 500 Miles d'Indianapolis (1995), de devenir champion du monde F1 (1997), et même de s'imposer à Spa-Francorchamps, en Sport-Prototypes, au volant de la Peugeot 908 HDi FAP (2008) ; et enfin une (grande) gueule qui dit tout ce qu'elle pense sans le filtre du politiquement correct et qui fait désormais les beaux jours de la chaîne Canal+ en tant que commentateur des Grands Prix. (*voir entretien p.44- 49. Ndlr*) **J.M. D.**

Si la sagesse fait durer,
les passions font vivre.
Bon anniversaire à Auto Hebdo.



SUBARU

Confidence in Motion®



WRX STI

Subaru et son réseau
vous offrent **8 000 €* !**
de plaisir



WWW.SUBARU.FR



Gamme WRX STI à partir de 44 490 €. **Modèle présenté** : WRX STI-S (PM incluse) : **45 600 € TTC.**

Tarif public au 1^{er} février 2016. **Consommations et émissions de CO₂ (parcours mixte) de la gamme WRX STI : 10,4 l/100 km et 242 g/km.** *Offre plaisir 8 000 € non déduite.



MICHÈLE MOUTON

**“JE N’AI JAMAIS COURU
POUR GAGNER,
MAIS PAR DÉFI”**

**POUR LES ALLEMANDS,
ELLE ÉTAIT « LE BEAU VOLCAN
NOIR », POUR LES AFRICAINS,
« LA SORCIÈRE BLANCHE ».
AUX ETATS-UNIS, ON L’A APPELÉE
« LA FOLLE ». DEPUIS
TRENTE-CINQ ANS,
MICHÈLE MOUTON RESTE,
EN BONNE PARTIE GRÂCE
À L’AUDI QUATTRO, UNIQUE.**

PROPOS RECUEILLIS PAR MICHEL LIZIN

Michèle Mouton a toujours les mêmes yeux de braise, la même passion pour le rallye. Aujourd’hui responsable du WRC, pour la FIA, elle a accepté avec enthousiasme de revisiter ses plus belles années de rallye, passées au sein d’Audi Sport.

COMMENT ÊTES-VOUS ENTRÉE EN RELATION AVEC LA FIRME D’INGOLSTADT ?

Un jour, j’ai reçu un coup de téléphone. Mon anglais était très basique, pour ne pas dire inexistant. J’ai saisi quelques mots. J’ai compris qu’il m’était proposé de conduire pour Audi en championnat du monde.

QUI VOUS A APPELÉE ? WALTER TRESER (PREMIER DIRECTEUR D’AUDI SPORT. NDLR) ?

Ce fut un premier contact. Je voulais savoir quelle était réellement la proposition. C’est pourquoi, je me suis rendue en Allemagne en compagnie de l’épouse de Jean-François Jacob (*ancien copilote de Jean Vinatier, chez Alpine-Renault. Ndlr*), qui était professeur d’allemand.

AVEZ-VOUS ÉTÉ SURPRISE PAR CET APPEL ?

Éberluée ! En rallye, je ne m’étais jamais donné d’objectif. J’ai débuté par hasard et je n’ai jamais songé qu’à progresser sans me donner le moindre plan de carrière. À cette époque, j’avais pour ambition de me rapprocher, en performances, du meilleur pilote français, que j’avais la chance de côtoyer au sein de Fiat France (*Jean-Claude Andruet. Ndlr*). Quand vous en êtes à ramer pour se hisser à son niveau, vous ne songez pas à ce qui pourrait se produire ensuite. Alors, quand, subitement, on vous parle de passer du paysage français aux épreuves mondiales...

AVEZ-VOUS HÉSITÉ ?

Pas un instant. Je suis trop folle pour me poser des questions superflues... On dit « oui », puis on verra après.

B. ASSET

COMBIEN DE TEMPS AVANT VOTRE PREMIÈRE COURSE OFFICIELLE (MONTE-CARLO 1981, NDLR) AVEZ-VOUS PRIS ACCORD AVEC AUDI ?

Ouh là là, si vous commencez à me demander des dates, on n'est pas sorti de l'auberge... Je me souviens avoir disputé un rallye, sur la neige, en voiture ouvreuse, à Oulu (*nord de la Finlande. Ndlr*), à l'automne 1980. Sans doute ai-je dû signer avant l'été 80. Je me rappelle avoir informé Fiat France que je les quittais en fin de saison. J'ai également été amenée à leur demander l'autorisation de conduire la Quattro – à Oulu, précisément – avant que la saison en championnat de France soit terminée. Une anecdote amusante – ou révélatrice – en a découlé. En championnat de France, je conduisais, sur goudron, une Fiat 131 Abarth aux pneus extra-larges et à la direction de camion, dépourvue de la moindre assistance. À Oulu, je me suis retrouvée, sur la neige, au volant d'une voiture dotée d'une belle assistance de direction. En dehors du Monte-Carlo, je n'avais pas d'expérience du pilotage sur neige, mais j'ai trouvé cela facile. Évidemment, je n'avais jamais conduit auparavant de quatre roues motrices. Deux semaines plus tard, à la veille du Rallye du Var, j'ai repris les commandes de ma 131 Abarth, je l'ai trouvée impossible à conduire. Moi, la technique ne m'intéressait pas. Je n'avais pas réalisé la différence. J'avais à peine parcouru un kilomètre que je faisais péniblement demi-tour pour revenir au camion. Je me suis arrêtée auprès de Jean Vinatier (*ancien pilote et directeur sportif de Fiat France. Ndlr*) et je lui ai dit : « Jean, ma voiture a un gros problème. Va l'essayer... ». À son retour, il m'a avoué : « Elle est comme d'habitude. C'est toi qui as changé. Je te rappelle que la Fiat n'a pas d'assistance de direction... ». J'avais acquis de nouveaux réflexes.

QU'AVEZ-VOUS RESENTI LORSQUE VOUS AVEZ, POUR LA PREMIÈRE FOIS, PRIS LE VOLANT DE LA QUATTRO GROUPE 4 ?

On sent tout de suite que cela travaille différemment. Je n'avais pas trop l'habitude d'analyser. Je tentais de m'adapter.

N'ÉTAIT-ELLE PAS TRÈS SOUS-VIREUSE ?

Bien sûr. C'est pourquoi, Hannu (*Mikkola, son équipier. Ndlr*) m'a immédiatement initiée à la technique du freinage du pied gauche. Dès que je l'ai vu placer l'auto d'un petit coup, je lui ai demandé de m'expliquer. Je me suis entraînée et, dès mes premières courses, j'ai procédé ainsi.

MÊME SUR GOUDRON ?

Oui. C'est venu un peu plus tard. Pour la Corse, je me suis demandé s'il ne serait pas plus efficace de ne pas employer cette technique, pour ménager les freins, mais elle m'était devenue tellement naturelle... En plus, au début, le temps de réponse du turbo était tellement long que maintenir le moteur

dans les tours était la priorité. D'ailleurs, une commande d'embrayage au volant a été développée, pour que le pied gauche soit libre pour la seule pédale de freins. Moi, je ne me suis jamais posé trop de questions : je prenais le plus efficace.

POURQUOI AVOIR CHOISI UNE ITALIENNE COMME COPILOTE ?

Pourquoi pas ? Lorsque je suis arrivée chez



“MON OBSESSION ÉTAIT DE NE PAS ÊTRE RIDICULE. MIKKOLA ÉTAIT LA RÉFÉRENCE (...) MA RÉPUTATION D'AVOIR UN SALE CARACTÈRE DOIT DATER DE CETTE ÉPOQUE”

Audi Sport, j'avais dans l'idée de me choisir un copilote masculin, mais ils m'ont dit préférer un équipage 100 % féminin. Claude Guarnieri (*alors journaliste à Nice-Matin et qui partageait la vie de Michèle. Ndlr*), qui m'accompagnait, a cité Fabrizia Pons, parlant parfaitement le français et qui était aussi bien pilote que copilote. D'Ingolstadt, nous l'avons immédiatement appelée.

POURTANT, LE MONTE-CARLO 1981, VOUS L'AVEZ DISPUTÉ AVEC VOTRE COMPATRIOTE ANNIE ARIE (JUSQU'ALORS, MICHÈLE MOUTON COURAIT AVEC FRANÇOISE CONCONI. NDLR).

Ah oui ?... Peut-être Fabrizia n'était-elle pas encore libre. Je me souviens avoir disputé un Monte-Carlo avec Annie, mais je ne sais plus lequel.

LE PREMIER, AVEC LA VOITURE NOIRE, AUX COULEURS BP. IL EST VRAI QU'IL N'A PAS DURÉ LONGTEMPS (ABANDON DURANT LE PARCOURS DE CONCENTRATION, BIEN AVANT LA PREMIÈRE SPÉCIALE. NDLR)...

Si vous le dites... Vous savez, pour moi, les choses ont de l'importance quand elles se passent. Ensuite, je laisse les autres avoir de la mémoire. Il y a un mois, à l'anniversaire de Walter Treser, j'ai rencontré l'ingénieur Jürgen Stockmar, qui, à la fin des années 70, a dirigé le département compétition d'Audi. Il m'a dit être à l'origine de mon engagement pour avoir été présent et pour m'avoir repérée à la remise des prix de la FFSA.

EN DÉCEMBRE 1979...

J'avais un prix. Je suis montée sur la scène. Stockmar s'est intéressé. Il s'est renseigné sur les chronos que j'avais réalisés. Il a dit à Treser, qui lui avait succédé : « *Contacte la fille du Sud de la France.* »

COMMENT AVEZ-VOUS ÉTÉ ACCUEILLIE AU SEIN D'AUDI SPORT ?

Il y a eu présentation au team des deux équipages. Elle a été super. La difficulté était que je baragouinais à peine l'anglais. Sans parler de l'allemand, dont je ne connaissais pas un mot. Pour ma première rencontre avec Mikkola, je m'étais inscrit une phrase en anglais sur un bout de papier, que je me relisais sans cesse, exprimant à quelle point j'étais heureuse et fière de le côtoyer. Quant aux mécanos, la plupart ne connaissaient pas l'anglais, pour ne pas évoquer le français. On parlait avec des gestes, avec les mains, mais l'atmosphère a instantanément été détendue.

AVEZ-VOUS EU PLUS À PROUVER PAR LE SIMPLE FAIT D'ÊTRE, NON SEULEMENT UN PERSONNAGE INCONNU EN CHAMPIONNAT DU MONDE, MAIS UNE FEMME ?

Cela peut paraître curieux, aujourd'hui, mais cela m'importait peu. Mon obsession était de ne pas être ridicule. Mikkola était la référence du moment. Mon seul souci était de me rapprocher de ce qu'il arrivait à faire avec la voiture. Je me répétais sans cesse la même phrase : « *On te donne la même chance, la même auto. À toi de prouver.* » Le reste n'avait aucune importance. À chaque échelon d'une carrière que je n'ai jamais voulue, ni programmée, mon attitude n'a jamais changé : mon unique but a toujours été de ne pas être ridicule par rapport aux références. Être sympa avec les journalistes, avec les gens, sourire pour les photographes m'indifférait totalement. Mes efforts avaient pour seul objectif d'améliorer mes chronos. Cela seul importait. Ma réputation d'avoir un sale caractère doit dater de cette époque.

AH, BON ?...

Il faut bosser pour progresser. J'ai compris tout de suite : « *Ma p'tite, on va comparer tes temps.* » C'est la seule chose qui comptait. Ça reste encore valable aujourd'hui. Que vous soyez un homme ou une femme n'y change rien : quand vous avez la même auto, vous devez aller chercher loin, au plus profond de vous, pour soutenir la comparaison. Quand vous avez une auto de la saison précédente –

chez Audi, ça pouvait pas exister, la Quattro venait d'être homologuée – vous avez une excuse. Par contre, quand l'auto est la même, il faut aller au charbon. En plus, je n'avais aucune expérience des réglages. Hannu faisait le set-up. Je l'adoptais, je m'adaptais et c'était très bien ainsi.

COMMENT HANNU MIKKOLA S'EST-IL COMPORTE ENVERS VOUS ?

Il a été fantastique. Il me traitait d'égal à égal, il m'expliquait les choses comme si j'avais eu une connaissance de la mécanique identique à la sienne. Plus tard, j'ai appris à régler mes voitures. Auparavant, dès l'époque de la Berlinette, j'avais un bon « feeling » du comportement de mon auto. Je savais dire à l'ingénieur ce que je ressentais, mais je ne savais pas pourquoi. Cela m'a valu quelques problèmes avec des mécanos d'Audi Sport. Je les voyais penser : « Cette femme, elle y comprend que dalle et elle voudrait nous expliquer ce que nous avons à faire. » Une fois, en Suède, avant le départ, je leur ai dit : « Y a un problème avec la suspension. » On m'a répondu : « Michèle, c'est impossible, tout est neuf. » Je suis partie et, sept kilomètres plus loin, un amortisseur cassait.

AUDI SPORT ÉTAIT PERSUADÉ DE VAINCRE, D'ABORD, GRÂCE À SA SUPÉRIORITÉ TECHNIQUE ?

Oui. C'était leur façon de voir les choses, doublée de l'esprit allemand, qui ne les incitait pas à se remettre en question. En 1982, en Côte d'Ivoire, quand j'ai perdu le titre mondial, ils ont mis une heure à me changer la boîte. Je suis montée dans l'auto et, quand j'ai dit : « Les vitesses ne passent pas », ils m'ont répondu : « Elles doivent passer. » J'en serais devenue folle ! Chez eux, tant que cela marchait, tout était parfait. Par contre, dans l'improvisation, ils n'étaient pas les meilleurs.

EN 1981, VOUS DÉBARQUEZ EN CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES. COMMENT AVEZ-VOUS ÉTÉ REÇUE PAR LE PETIT MONDE DE CE QUI NE S'APPELAIT PAS ENCORE LE WRC ?

Je ne me souviens pas du moindre problème. Il est vrai que je ne suis pas du genre à m'imposer. J'ai un caractère fort, mais je n'irai jamais m'immiscer au milieu d'un groupe. Petit à petit, ils se sont rapprochés en s'apercevant que, comme eux, j'étais une pro. Au début, je ne me posais pas la question des relations avec les autres. J'en avais assez avec moi.

EN 1981, LES PREMIÈRES MANCHES SONT PLUTÔT DIFFICILES, POUR AUDI COMME POUR VOUS. MIKKOLA S'IMPOSE EN SUÈDE, LORS D'UNE ÉPREUVE COMPTANT EXCLUSIVEMENT POUR LE CHAMPIONNAT CONDUCTEURS, MAIS LE PREMIER PILOTE À VAINCRE AU VOLANT D'UNE AUDI EN CHAMPIONNAT CONSTRUCTEURS, C'EST VOUS, À SANREMO...

Je sais. J'ai eu de la peine à réaliser.

COMMENT AVEZ-VOUS APPRÉCIÉ CETTE VICTOIRE ? VOUS ÉTIEZ EN TÊTE À L'ISSUE DES TROIS PREMIÈRES ÉTAPES, DONT DEUX SUR TERRE, MAIS LA DERNIÈRE NUIT SE DÉROULAIT SUR GOUDRON...

Elle a été terrible. On sortait d'une nuit sur la route et on n'avait que la journée pour se reposer avant d'attaquer une dernière nuit complète de rallye, ne comprenant que des spéciales difficiles, dont la fameuse « Ronde », longue d'une cinquantaine de kilomètres.



DPPH

“VATANEN A CRAQUÉ. IL A TAPÉ UN MURET. PAS MOI. LE MENTAL A FAIT LA DIFFÉRENCE. APRÈS NOTRE SUCCÈS, LA RÉACTION D'AUDI A ÉTÉ INCROYABLE

Pour la première fois de ma vie, j'étais en tête d'une manche mondiale. Si je me souviens bien, j'avais 37" d'avance sur Ari (Vatanen, sur Ford Escort, alors en lutte pour le titre mondial. Ndlr). En arrivant au parc fermé de Sanremo, de retour de Toscane (où étaient tracées toutes les spéciales sur terre. Ndlr), au lieu d'aller dormir, Fabrizia et moi avons pris notre voiture de reconnaissances, afin de vérifier nos notes sur la totalité de la boucle. Lorsque j'ai enfin retrouvé ma chambre et mon lit, j'ai été incapable de fermer l'œil. Pourtant, il fallait que je dorme, pour récupérer. Après m'être tournée dans tous les sens, j'ai fait appel à mon kiné, Étienne Chapas. Je ne sais ce qu'il m'a fait, mais je me suis endormie comme une masse.

IL ÉTAIT TRÈS FORT...

Unique ! Quand, dans l'obscurité, nous sommes arrivées au départ de la première spéciale de la nuit, j'ai dit à Fabrizia : « Celle-ci, c'est la première spéciale du rallye. » Par là, je voulais dire que nous devons être plus concentrées que jamais, comme au début de toute nouvelle épreuve. Je pensais bien qu'un de nous deux, Ari ou moi, allait faire une faute. Et il n'était pas question que ce soit moi. Vatanen a craqué. Il a tapé un muret. Pas moi. Le mental a fait la différence. Après notre succès, la réaction d'Audi a été incroyable. Le Dr. Wolfgang Habel, alors grand patron de la marque Audi, nous a offert à chacune une Quattro. Il a ajouté qu'il en irait de même, pour Fabrizia et pour moi, chaque fois que

nous vaincrons. Il n'a pas tenu parole, mais je ne lui en veux pas. Sa promesse signifiait peut-être qu'il pensait que nous ne serions jamais en mesure de nous imposer à nouveau. Je suis heureuse que Fabrizia et moi lui ayons, l'année suivante, prouvé l'inverse à trois reprises (Portugal, Acropole, Brésil. Ndlr).

DONT, DÈS LE MOIS DE MARS 1982, AU PORTUGAL...

Ce fut impressionnant. J'en frissonne encore aujourd'hui. À l'époque, dans les villages, la plupart des femmes étaient vêtues de noir de la tête aux pieds. Le Rallye du Portugal était un événement national, suivi par toutes les radios. Quand elles ont appris que nous étions en tête, elles sont sorties des maisons pour lancer des ceilletons rouges au passage de notre Audi. Nous en avons été marquées à jamais, Fabrizia et moi. Aujourd'hui encore, plus de trente ans après, quand je me rends au Portugal, les gens m'apostrophent, applaudissent comme si je venais de vaincre. Lors de la dernière édition,

une dame m'a serrée dans ses bras en s'exclamant : « Michèle, mon rêve ! Vous ne savez pas quelle importance vous avez eue pour nous... » J'ai ressenti cet effet dans deux pays : en Grèce et, plus que tout, au Portugal.

UN PAYS QUI ÉTAIT, ALORS, TRÈS « MACHO »...

C'est incroyable comme il a changé, comme il s'est modernisé. Le Portugal a beau être aujourd'hui en crise économique, l'Europe lui a fait un bien fou. Il y a trente-cinq ans, les spectateurs étaient au bord de la route, ou sur la route. Comment s'exprimer dans ces conditions ? La seule chose que j'ai trouvée a été de me dire que chaque spectateur était un arbre... Et je n'avais pas la moindre envie de m'en farcir un ! Je me revois dans la spéciale de « la Lune », avec ses gros rochers. On la disputait de nuit, on décollait sur une bosse et, à l'atterrissage, nous avions, face à nous, un mur de spectateurs ! Je l'ai encore devant les yeux. Ce sont des choses qu'on ne peut pas oublier.

EN 1982, VOUS ÊTES EN TÊTE AU CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT PILOTES. AUDI VOUS ENVOIE EN CÔTE D'IVOIRE, SUR UN TERRAIN A PRIORI FAVORABLE AUX QUATRE ROUES MOTRICES ET À LA VITESSE DE POINTE DE LA QUATTRO. QUE S'Y EST-IL PASSÉ ?

Ils avaient fait le maximum pour m'aider. Accompagné de Roland Gumpert (l'ingénieur ayant succédé à Walter Treser à la tête d'Audi Sport. Ndlr), Hannu était engagé, mais il était prêt à se sacrifier pour moi. Stig Blomqvist ▶



B. ASSET

me suivait sur la route au volant d'un « chase car » (*voiture d'assistance rapide, engagée dans le rallye. Ndlr*). Une heure avant le départ, je reçois un coup de fil m'annonçant le décès de mon père, mon idole, celui sans qui jamais je n'aurais conduit en compétition. Je veux rentrer en France. Ma mère me convainc de disputer le rallye. Pour lui. « *C'est ce qu'il aurait voulu* », insiste-t-elle. Je prends sur moi et je dis à Fabrizia : « *Je veux que personne ne sache.* » Sinon, cela devenait impossible. Après la première étape, je suis en tête avec plus d'une heure d'avance sur Walter Röhrl (*sur Opel Ascona 400. Ndlr*), mon rival pour le titre. Le lendemain, je sens que les vitesses passent mal. Je m'en ouvre à Hannu qui me dit : « *Demande qu'on change la boîte. C'est plus prudent. Il faut vingt minutes.* » L'opération terminée, je remonte à bord. Les vitesses ne passent pas. C'est à ce moment que se produit l'incident mentionné précédemment. La boîte est remplacée à nouveau. À Yamoussoukro, où une halte de quatre heures est prévue, nous sommes toujours en tête, mais avec une avance réduite à une dizaine de minutes. Tandis que nous nous reposons un peu, le boîtier électronique souffre de l'humidité ambiante. Quand nous voulons repartir, notre auto refuse de démarrer. Le règlement est clair : l'équipage est seul autorisé à pousser. Avez-vous déjà essayé de faire bouger une Quattro, avec son différentiel bloqué ? Nous prenons encore dix minutes de pénalité et nous nous élançons, dans le brouillard. Ai-je voulu trop rapidement rattraper le temps perdu ? J'aime piloter dans ces conditions, mais peut-être ai-je un instant oublié qu'en Afrique, on passe une seule fois en reconnaissances. Les notes ne sont pas précises comme en Europe. On conduit surtout à vue. À un moment, Fabrizia m'a annoncé, comme repère, un parking. J'ai cru le voir, j'ai tourné et j'ai heurté un rocher, un muret, quelque chose... Dans l'état psychique dans lequel j'étais, la suite ne m'a plus intéressée. Je n'allais pas offrir le titre mondial à mon père. Cela seul m'importait et me désespérait.

AVEZ-VOUS DES REGRETS ?

Non. Sur le moment, seule la mort de mon père comptait. J'aurais aimé lui offrir le titre. Il n'a eu que mes gants, avec lesquels il est parti.

PAR LA SUITE, VOUS CONTINUEZ DE COURIR POUR AUDI, AVEC D'EXCELLENTS RÉSULTATS (2^e PORTUGAL 83 ET SUÈDE 84, 3^e SAFARI ET ARGENTINE 83. NDLR), MAIS LE NOMBRE DE VOS PARTICIPATIONS SE RÉDUIT, AVEC UNE PROGRESSIVE MAIS ÉVIDENTE PENDEMENT POUR LES ÉPREUVES SUR LESQUELLES LA VICTOIRE VOUS ÉTAIT, A PRIORI, INTERDITE. POURQUOI CE CHOIX ?

Comme je l'ai expliqué, je n'ai jamais couru pour gagner, mais par défi. Pour me prouver à moi-même ce dont j'étais capable. Je voulais faire la Suède, la Finlande, le RAC en Grande-Bretagne, car ils étaient à la fois les plus beaux

et les plus difficiles. Je n'ai jamais cherché les titres, mais à être la plus performante possible. J'avais demandé à courir moins, car j'en avais assez du rythme trépidant. Les reconnaissances n'étaient pas limitées et nous étions 300 jours par an loin de chez soi. Attention : on ne cherchait pas à connaître par cœur le tracé, ni à avoir la note la plus précise pour chaque virage. Les rallyes étaient tellement longs que c'était impossible. Comme le répétait Hannu : « *À quoi cela sert-il de faire trois passages en Grèce quand la décision se fera au nombre de crevaisons, quand l'épreuve couronnera celui qui aura réussi à rester éveillé et compétitif jusqu'au bout de la nuit,*

“LE BUT DU JEU ÉTAIT DE SURVIVRE. ON DEVAIT GÉRER NOTRE RYTHME. LES PILOTES ACTUELS NE SONGENT QU'À ÊTRE À FOND PARTOUT”

celui qui survivra aux journées entières passées à l'intérieur d'un habitacle surchauffé à plus de 60° ? » En Grèce, on passait deux fois. Au Safari, une seule. Au Portugal, trois fois, plus un passage de nuit pour les notes dans le brouillard. Nous n'avions pas les vidéos. On ne cherchait pas la précision tant les faits de course, les incidents étaient fréquents. La priorité était de les éviter par la lecture de la route. On travaillait un peu plus sur le goudron de Sanremo, le Monte-Carlo, la Corse et, bien sûr, la Finlande, où la trajectoire était primordiale. Ailleurs, cela se jouait plus sur l'endurance. Le pilotage était différent : il y avait beaucoup plus d'improvisation. L'adaptation au terrain, pendant la course, était primordiale. De nos jours, ils ne savent plus faire. Dans les premières spéciales en Grèce, on roulait sur des pierres ! Le but du jeu était de survivre. On devait gérer notre rythme. Les pilotes actuels ne songent qu'à être à fond partout. On a encore vu récemment, en Sardaigne ce que cela a donné : des sorties de route, des roues arrachées, des suspensions cassées en voulant constamment être au maximum. Notre façon de gagner était, obligatoirement, plus complexe. Aujourd'hui, les efforts sont courts et les voitures sont fiables. Si elles ne subissent pas un choc anormal, elles tiennent le coup. Il est donc possible de les piloter d'un bout à l'autre à la limite. Nous, nous devions tenir compte des limites de la résistance de la machine.

AVEC SON CARACTÈRE SOUS-VIREUR, SON DIFFÉRENTIEL CENTRAL SOUVENT BLOQUÉ, L'AUDI QUATTRO SE PRÊTAIT-ELLE À CE PILOTAGE EN IMPROVISATION ?

On s'adaptait. On savait comment la délester...

PUIS, IL Y A EU L'AUDI SPORT QUATTRO. EN QUOI DIFFÉRAIT-ELLE DE LA VERSION LONGUE ?

Elle était plus puissante, mais aussi plus pointue, avec des passages plus vifs du sous-virage au survirage. Je l'ai moins souvent pilotée, mais je me souviens l'avoir progressivement appréciée, grâce à sa réactivité et à son

tempérament plus joueur. Sur la terre, je n'ai pas eu de problème. Sur l'asphalte, le décor défilait tellement vite qu'il fallait écarquiller sans cesse les yeux pour éviter l'erreur.

POURQUOI, FIN 1985, AVOIR QUITTÉ AUDI ?

Si je vous dis que je ne m'en souviens pas, cela vous convient ? Je crois que je commençais à être un peu lassée de l'intensité des années. Depuis 1984, nous étions quatre dans l'équipe. Mes compagnons d'écurie n'étaient pas n'importe qui (*Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, Walter Röhrl. Ndlr*) et c'était devenu un peu lourd,

peut-être... Quand je vous dis que je ne me rappelle pas, je ne plaisante pas... Je pense que ma décision de m'en aller est préalable à la réception d'une offre de la part de Peugeot Talbot Sport (*qui venait de débarquer en championnat du monde des rallyes avec la 205 Turbo 16. Ndlr*). Il me semble que je souhaitais tout simplement arrêter. Le fait de rejoindre une équipe française, de disputer le Monte-Carlo et la Corse en sus du championnat d'Allemagne (*que Michèle Mouton a remporté en 1986, associé à Terry Harryman. Ndlr*), a fini par me convaincre. Je ne peux pas en dire plus sans raconter n'importe quoi.

ENTRE-TEMPS, À DEUX REPRISES, VOUS VOUS ÊTES ATTAQUÉE À LA CÉLÈBRE COURSE DE CÔTE DE PIKES PEAK, DANS LE COLORADO. EN QUOI CE DÉFI ÉTAIT-IL PARTICULIER ?

Les Américains ne savaient pas ce qu'était une voiture de rallye (*très peu d'épreuves routières étaient organisées aux États-Unis. Citons néanmoins le Rally Press on Regardless, dans le Michigan, au nord du pays, et l'Olympus Rally, dans l'État de Washington, au nord-ouest. Tous deux ayant été inscrits à deux reprises au championnat du monde, en 1973 et 1974 pour le premier et en 1986, 1987 et 1988, pour le second. Ndlr*). Ils ne connaissaient pas les moteurs turbo, ni les quatre roues motrices. Ils n'avaient jamais vu de pilote européen et le premier à les affronter était... une femme. Cela leur en a fait beaucoup à ingurgiter en une seule fois !

ET VOUS AVEZ GAGNÉ...

La première fois, en 1984, j'ai remporté ma catégorie tout en étant 2^e au général. En 1985, je me suis imposée au classement absolu (*les deux éditions, sur Audi Sport Quattro. Ndlr*). La première année, Fabrizia était à mon côté. La fois suivante, j'étais seule. J'ose espérer qu'ils ont apprécié... ●

JACQUES VILLENEUVE

“LE RESPECT DU RISQUE EST QUELQUE CHOSE

QUE J’AI APPRIS DE MON PÈRE”

PARCE QUE LES PLUS BELLES CONFIDENCES SE FONT AUTOUR D’UN CAFÉ, LE CHAMPION DU MONDE DE F1 1997 A ACCEPTÉ DE REMBOBINER POUR NOUS, LORS D’UN PETIT-DÉJEUNER IMPROVISÉ, LE FIL D’UNE CARRIÈRE INFINIMENT RICHE. ENTRE HÉRITAGE PATERNEL PAS TOUJOURS FACILE À PORTER ET BESOIN DE VIVRE À 300 À L’HEURE, RENCONTRE AVEC LE PILOTE LE PLUS HONNÊTE - ET DONC CONTROVERSÉ - DE SA GÉNÉRATION.

ROMAIN BERNARD - PHOTOS BERNARD ASSET

Il est 10h30, en ce jeudi 21 janvier, lorsque Jacques Villeneuve pousse la porte de la Gourmandine, repère où il aime se réfugier à Villars-sur-Ollon (Suisse) et où il nous a donné rendez-vous. « *Je viens ici manger des crêpes depuis plus de trente ans* », lance-t-il en guise d’introduction. Dans moins de 24 heures, l’annonce de son départ de l’écurie de Formule e Ven-

turi sera rendue publique. Nous possédons déjà l’information, jamais nous n’y ferons allusion lors de cette rencontre, comme si l’on voulait croire que le cours de l’histoire pouvait encore être modifié. Malgré tout, c’est notre hôte, peut-être par déformation professionnelle, qui ouvre le bal des questions. « *Pourquoi avez-vous demandé à me rencontrer ?* », lâche celui qui commente désormais les Grands Prix pour Canal+ sur le ton de la plaisanterie. Sa demande est pertinente et l’explication que je vais lui fournir relève d’une démarche très personnelle. Adolescent, j’avais vécu l’arrivée de Jacques Villeneuve en F1 comme une bulle d’oxygène dans un sport qui me plaisait certes, mais au sein duquel je ne me reconnaissais dans aucun champion. Soit trop âgés, soit trop policés. Le Canadien arrivait avec quelque chose de nouveau, de rafraîchissant, une énergie folle et un culot que seuls de jeunes gens ambitieux ont. À l’instar des frères Gallagher - du groupe Oasis - qui, à cette même époque, ont dynamité le rock anglais, celui qui se tient aujourd’hui en face de moi a su bousculer les codes en flirtant avec la limite ténue qui sépare la confiance en soi de l’arrogance, et emmener dans son sillage une nouvelle génération de passionnés de F1. Voici le compte-rendu de la discussion informelle qui s’en est suivie.

LORSQUE L’ON POUSSE LES MEUBLES EN F1 COMME VOUS L’AVEZ FAIT DÈS VOTRE ARRIVÉE EN 1996, IL Y A UN RISQUE DE SE BRÛLER LES AILES. QUELLE ÉTAIT VOTRE APPROCHE À CETTE ÉPOQUE ?

Je ne me suis jamais posé de question, et je ne suis pas arrivé en me disant que j’allais faire des frasques et montrer que j’existe. Je voulais juste faire mon truc, tout simplement, ▶





**“MA VIE N’A RIEN DE SURRÉALISTE.
JE ME SUIS BATTU POUR, JE SUIS FIER
DE CE QUE J’AI ACCOMPLI,
ET J’ESPÈRE EN ACCOMPLIR ENCORE”**



c'est-à-dire vivre ma passion et tout faire pour gagner. Faire de la course automobile était mon but dans la vie depuis que j'avais 5 ans. Je ne savais pas que cela serait en F1, car mon père était toujours en Formule Atlantic aux États-Unis, donc je n'en connaissais même pas l'existence. Vouloir devenir pilote est le premier souvenir que je conserve, et il n'y a pas eu une seule journée dans toute ma vie où j'ai envisagé faire autre chose, y compris durant mes études ou après la mort de mon père (*en 1982. Ndlr*). Lorsque je suis arrivé en F1, ce n'était que la continuité logique de tout ça.

DISONS QUE VOTRE CARRIÈRE N'A PAS SUIVI LE CHEMIN TRADITIONNEL DE L'ÉPOQUE QUI PASSAIT ALORS PAR LA F3, PUIS LA F3000...

Lorsque j'ai débuté, le cigarettier Camel voulait tous les fils de pilotes célèbres. J'ai eu un coup de bol car c'était le bon moment. Il y avait Damon Hill en Angleterre et moi en F3 en Italie. La F1 était devenue mon objectif, mais cela a bloqué et je suis parti au Japon pour sortir des sentiers battus, une destination où beaucoup de pilotes allaient alors repousser leur retraite. Avec Tom Kristensen, qui était mon équipier, nous avons ouvert une autre voie. Puis, je suis parti aux États-Unis. Donc oui, mon accès à la F1 n'a pas suivi un chemin direct, mais ce fut une bonne chose, car j'ai suivi la meilleure préparation possible.

POURQUOI ?

Le passage par Indianapolis (*le Canadien s'est imposé à Indy500 en 1995. Ndlr*) m'a aidé à gérer la pression qui était ensuite très importante en F1.

VOUS ÊTES ENTRÉ PAR LA GRANDE PORTE EN F1, VIA L'ÉCURIE WILLIAMS-RENAULT. UNE ARRIVÉE PLUS DISCRÈTE DANS UN PETIT TEAM ÉTAIT-ELLE UNE OPTION QUE VOUS VOUS INTERDISIEZ ?

Non. Beaucoup de pilotes le disent, mais aucun le pense. Aucun pilote accepterait de ne pas rouler en Formule 1. Ne pas y aller signifie qu'il n'y a pas de carrière. Cela reste le summum, et dans mon cas, c'est la victoire à Indianapolis qui a ouvert les portes en me facilitant les discussions avec Bernie (*Ecclestone. Ndlr*) et Frank Williams. Et lorsque je suis arrivé, mon but était de gagner, tout simplement. Je me suis tenu au plan que j'ai toujours mis en place : une année pour apprendre, au côté de Damon qui était un pilote génial et d'expérience, et la seconde année pour tout casser.

IL FAUT NOUS REMETTRE DANS LE CONTEXTE DE L'ÉPOQUE : VOUS DÉBARQUIEZ AVEC UN LOOK D'ADO EXPERT EN INFORMATIQUE, CHEMISE OUVERTE ET LUNETTES. CELA ROMPAIT AVEC LE STÉRÉOTYPE DU PILOTE DE F1 QUE L'ON VOYAIT JUSQU'ALORS...

Personne ne m'a jamais demandé de respecter un code vestimentaire, donc je venais sur les circuits vêtu comme je l'étais dans la vie. Même Frank Williams s'en fichait complètement. L'année au Japon m'avait beaucoup libéré, ainsi que celles passées aux États-Unis ensuite, de mon passé européen.

VOUS AVIEZ 21 ANS, EN 1992, LORSQUE VOUS ÊTES PARTI COURIR AU JAPON. ÉTAIT-CE UNE SORTIE DE VOYAGE INITIATIQUE ?

C'était génial, un peu comme faire mon



J.F. GALERON

Son exil en Formule 3 japonaise, en 1992, le convaincra de son talent.

année universitaire à l'étranger. Nous étions un paquet de pilotes expatriés, tous là parce que nos carrières bloquaient, et qu'au lieu d'amener des budgets, nous étions professionnels et payés. Nous étions jeunes, nous découvrons le monde, nous sortions d'une Europe où tout est trop carré. Au Japon, nous avions une liberté totale et, à l'inverse, la quantité de travail était incroyable. Nous y apprenions le respect avec les ingénieurs, et on tournait tout le temps, tout le temps, tout le temps en essais. Mieux qu'en F1 alors. Sur la piste, la bagarre était coriace, dure, mais avec énormément de respect et sans jamais aucun coup de traître. Ça m'a donné une très bonne direction pour tout le restant de ma carrière. Enfin, sur le plan individuel, loin de la pression parentale, j'étais livré à moi-même. À mon arrivée à Tokyo, je n'avais aucun contact à appeler, aucun endroit où loger. J'ai dû me débrouiller, trouver un hôtel et tout a commencé comme ça. C'était l'aventure.

ALLER AU JAPON, ÉTAIT-CE UNE FAÇON D'ÉCHAPPER À VOTRE STATUT DE « FILS DE » PARFOIS DÉRANGEANT ?

Non, je venais simplement d'effectuer déjà trois saisons en Italie, et le passage en F3000 avait bloqué. Je tenais là une bonne offre au Japon avec Toyota et je me disais qu'il y avait une opportunité pour que cela débouche sur des nouveaux horizons. J'ai effectué, durant cette année 1992, des essais avec le proto Groupe C et même pris part à une course (*4^e aux 500 km de Mine sur une TS010. Ndlr*) avec Tom Kristensen et Eddie Irvine, et je pense que s'il n'y avait pas eu les États-Unis ensuite, je serais devenu pilote d'Endurance Toyota. Cela faisait partie des plans et j'aimais vraiment ça. Être courtois a eu l'effet d'un déclin en moi, je me suis libéré et j'ai franchi un cap d'un point de vue du pilotage.

POUR REBONDIR SUR L'IDÉE DE FILIATION AVEC UN PÈRE CHAMPION AUTOMOBILE TRÈS CÉLÈBRE, VOUS AVEZ ÉTÉ, AVEC DAMON HILL, LES PREMIERS À GAGNER AU PLUS HAUT NIVEAU, À EXISTER PAR VOUS-MÊME...

C'est parce que, avant tout, il y avait la passion, et pour Damon qui était très travailleur, et pour moi.

ÉTIEZ-VOUS, À L'INSTAR DE HILL, UN GROS BOSSEUR OU BIEN VOTRE PILOTAGE ÉTAIT-IL PLUS INSTINCTIF, SANS PEUR NI REGRET EN CAS DE SORTIE DE PISTE ? C'EST UN PEU L'IMAGE QUE VOUS ÉMETTIEZ ET QUI PLAISAIT...

Lorsque je commettais un accident, la seule chose qui m'embêtait était de casser la voiture, de rentrer aux puits (*terme canadien pour définir les stands. Ndlr*), de voir les mécanos qui bossaient toujours comme des acharnés et que je venais de leur abîmer la voiture.

SI VOUS N'EN CASSIEZ JAMAIS, ON VOUS AURAIT À L'INVERSE TAXÉ DE NE PAS PRENDRE SUFFISAMMENT DE RISQUES...

Le respect du risque est quelque chose que j'ai appris de mon père en le voyant travailler. Jouer avec le danger ne veut pas dire être inconscient. Il y a aussi une partie de calculs. Certains pilotes vont courir et jouer sans savoir quantifier les risques qu'ils prennent, et d'autres oui. J'ai toujours été conscient de ces risques et j'en tirais aussi une fierté. Passer l'Eau Rouge, à Spa, à fond à une époque où c'était presque impossible ne servait à rien, mais c'était par pure fierté. C'était important pour moi. Idem : sortir d'un gros accident comme si de rien n'était, c'était peut-être une forme de « machisme » tiré de mes antécédents de hockeyeur canadien qui est à l'opposé du foot.

DE VOTRE PÈRE, AVEZ-VOUS CONSERVÉ CE GOÛT POUR UN STYLE DE PILOTAGE TRÈS AGRESSIF, VOIRE DÉMONSTRATIF ?

Mon père, à l'opposé de ce que les gens croient, je ne l'ai quasiment pas connu, car il n'était jamais présent. Donc j'ai appris ce que j'ai eu envie d'apprendre, de ce que j'ai imaginé. Être avec lui dans l'hélicoptère, à le voir essayer de faire un looping à 50 mètres du sol pour épater les autres pilotes de l'hélicoptère, est un exemple de son grain de folie, ou encore m'abandonner les commandes à 10 ans en me disant « *Maintenant, c'est à toi de nous faire voler !* »

VOTRE DÉFINITION « DU RESPECT DU RISQUE » EST AMUSANTE...

Non, lui ne l'avait pas du tout. Je me souviens d'un trajet en hélico où, entre Pra-Loup (*station des Alpes du Sud. Ndlr*) et Monaco, il devait couper, en vol, le moteur qui surchauffait lorsque le témoin d'urgence ▶

s'allumait. Il volait aussi en plein brouillard, notamment en Italie où il survolait l'auto-route pour se repérer grâce aux panneaux de circulation, lorsqu'il était perdu. Mon père était inconscient, il se sentait intouchable, mais il m'a quand même appris la notion de risque, avec la nuance que l'on pouvait se faire mal. Enfant, je trouvais ça drôle, j'ai grandi comme ça. Il fallait être fier de faire quelque chose que personne d'autre ne saurait imiter. Comme doubler Schumacher par l'extérieur à Estoril (*Grand Prix du Portugal 1996*). *Ndlr*, des choses qui faisaient partie intégrante de la vie d'un pilote, de la compétition, et j'en avais besoin.

EN MÊME TEMPS, LA F1 AVAIT BESOIN DE CE RETOUR DU GOÛT DU RISQUE APRÈS LA MORT DE SENNA, EN 1994 !

Je ne sais pas. Dans mon cas, je venais de la Formule Indy où l'on roulait à 380 km/h entre les murs et où les chocs faisaient très mal. La F1, ce n'était rien à côté de ça. Après, j'ai eu la chance de piloter à une époque où les voitures étaient sûres, car à celle de mon père, je n'aurais pas survécu. J'aurais peut-être pris moins de risques aussi...

CE GOÛT DU RISQUE, VOUS L'AVEZ AUSSI CULTIVÉ DANS VOTRE FAÇON DE GÉRER VOTRE CARRIÈRE : F3 JAPON PUIS ATLANTIC, PUIS CART, PUIS F1. AUTANT DE DISCIPLINES DIFFÉRENTES OÙ IL FAUT REPARTIR DE ZÉRO ET RÉAPPRENDRE À GAGNER...

Je n'ai jamais eu de plan de carrière, il est impossible d'en avoir un. Un pilote est trop dépendant de facteurs externes. Il doit toujours avoir l'esprit ouvert pour s'adapter, et j'ai passé ma vie à saisir des occasions quand elles étaient là. Ensuite, j'ai besoin d'apprendre. Les moments les plus excitants sont lorsque vous avez la sensation de vous améliorer. En F1, ce qui était génial, c'est que l'apprentissage était continu, année après année. Sinon, on peut se lasser. Voir quelqu'un plus performant que moi initie une réflexion pour savoir comment, d'abord, être aussi rapide, puis ensuite le battre. Il y a toujours des astuces, et j'ai toujours eu la chance de travailler avec des ingénieurs incroyables qui comprenaient et respectaient le feeling du pilote dans les réglages. Chez Sauber en F1 (*2005-2006*). *Ndlr*, c'était tout l'inverse. On me disait : « Tu t'assois là et tu conduis ! » C'était insupportable. Moi, il me fallait une feuille de papier et rester 2-3 heures avec mon ingénieur pour tout retranscrire avec mes émotions, et non pas avec une grille graduée de 1 à 5 et par virage comme le font les pilotes aujourd'hui. C'est impossible de travailler comme ça. Dans ma tête, je fermais les yeux et je voyais comment la suspension travaillait pour le retranscrire à l'ingénieur qui prenait le temps d'aller chercher en moi ces informations, de les digé-

rer, etc. J'ai eu cette chance d'être dans de grandes équipes qui respectent ce travail de recherche d'information. C'est aussi ce qui nous a permis, à Indianapolis, de faire si vite des choses fantastiques avec le moteur Ford réputé moins performant. On ne suivait pas les réglages « logiques » : à Indy en 1995, personne n'a voulu mettre le capot moteur avec l'aileron de requin qui était très négatif en soufflerie. Mais une fois la voiture en travers, il permettait de revenir en ligne... et c'est ce qui m'a permis de gagner. À mi-course, je me suis retrouvé en dérapage, en butée de

La victoire à Indy 500 en 1995 lui servira de tremplin pour accéder à la F1.



J.-F. GALERON

contre-braquage, car mes pneus étaient usés à la corde. Et finalement, je me suis retrouvé droit, à 10 cm du mur, pied à fond.

EST-CE VOTRE VICTOIRE À INDY 500 QUI A DÉTERMINÉ VOTRE ARRIVÉE EN F1 ?

Pour Frank Williams, il était clair qu'il n'y aurait pas de F1 sans victoire à Indy. Pour lui, gagner une course avec autant de pression était l'élément qui l'a motivé à me faire confiance. Puis, il y a eu plusieurs séances de tests durant la saison 1995 qui m'ont d'ailleurs permis d'être encore plus fort en Cart et de décrocher le titre.

CE CÔTÉ TRÈS GROS BOSSEUR, VOIRE PINAILLEUR, QUE VOUS NOUS CONTEZ CASSE L'IMAGE TRÈS « COOL » QUE JE ME FAISAIS DE VOUS...

Non, elle rejoint votre vision du jeune informaticien qui peut passer des heures à bidouiller un ordinateur, car tout cet aspect technologique me bottait. Jouer avec les chiffres, les maths, le scientifique, j'adore ça ! Dès 12 ans, je programmais des jeux informatiques, ça m'amuse tout en m'apprenant la patience. Je peux rester dix heures à plancher sur quelque chose qui m'intéresse, mais tout lâcher après 5 minutes, si ce n'est pas le cas. Je dormais en cours de philo mais je me bouffais des heures de maths sans problème. Ça m'a été très utile en course automobile.

VOTRE ÉDUCATION AMÉRICAINE A-T-ELLE APPORTÉ QUELQUE CHOSE DE NEUF EN F1 ?

Ma chance, encore une fois, a été de débiter en F1 avec un ingénieur de talent, Jock Clear, un ex-rugbyman qui avait cette mentalité de sportif et de respect du feeling pour bien jouer. Il était encore « jeune » en F1 pour que je puisse apporter des idées et les tester, comme les communications radio systématiques ou le réglage des ailerons lors d'un pit

stop, choses qui étaient incessantes en Cart. Un autre exemple tout bête : on a été les premiers à mettre des rebords aux pédales d'accélérateur et de frein pour retenir les pieds dans les virages, un détail aujourd'hui banal mais qui ne l'était pas à l'époque. Jock me faisait toujours confiance, à tel point qu'en 1997, alors que Patrick Head (*cofondateur et directeur technique de Williams jusqu'en 2004*). *Ndlr*) voulait toujours que nous assouplissions la suspension, nous avons décalé tous les chiffres de réglage sur le châssis, comme ça, lui était content et nous, nous faisons les trucs dans notre coin avec notre propre grille de graduation. Je tenais tête à Patrick Head et il aimait ça car mes argumentaires suivaient. À l'inverse, Head a détruit Heinz-Harald Frentzen, qui était souvent en pleurs à force qu'on lui change sans cesse ses réglages.

COMMENT AIMIEZ-VOUS RÉGLER VOTRE MONOPLACE ?

J'ai toujours privilégié les voitures pointues, légères de l'arrière et très réactives au volant, directes dès l'impulsion et sans sous-virage. Le sous-virage me tue, je suis incapable de piloter avec.

CE TYPE DE RÉGLAGE AVEC UN ARRIÈRE TRÈS MOBILE N'EST PAS TOUJOURS SIMPLE À GÉRER...

Non, car une voiture légère est toujours légère. Lorsque l'on marche sur de la glace, il n'y a pas de surprise. On est déjà attentif. Alors qu'une voiture sousvireuse, lorsque son train arrière décroche, c'est impossible à rattraper.

VOUS AURIEZ ÉTÉ UN BON PILOTE DES ANNÉES 80, ALORS...

Non, étant donné que ce n'était pas une F1 précise. Les pilotes devaient jeter leur voiture dans les virages pour la mettre en travers, ce qui n'est pas la même chose. La Williams de 1997 demandait d'être très doux au volant, mais elle réagissait au moindre millimètre de braquage, ce qui permettait, en pneus neufs en qualifications, de mettre du gaz tout le temps et de réaliser des choses super.

REVENONS SUR L'ÉPISODE DE JEREZ 1997. SUITE À VOTRE ACCROCHAGE AVEC MICHAEL SCHUMACHER, VOUS AVEZ ÉTÉ CATALOGUÉ DE GENTIL ET L'ALLEMAND DE MÉCHANT. CE RAISONNEMENT N'ÉTAIT-IL PAS TROP PROCHE DU MONDE MERVEILLEUX DE DISNEY ?

Oui, car le méchant a aidé le gentil à gagner. C'est aussi simple que cela. Je n'en ai jamais souffert, c'était même super car Michael a rendu cette saison et ce titre encore plus importants dans un sens. Tout avait commencé à la manche précédente, à Suzuka, où je me fais disqualifier avant la course (*non-respect de drapeaux jaunes lors des essais*). *Ndlr*, ce qui ▶



était hallucinant. C'est une chose que la FIA n'aurait jamais dû faire, car c'est dans ce genre de situation où je suis le meilleur. Quand on me met dans un coin, ça m'incite à réagir. J'ai passé les deux semaines suivantes à parler ouvertement des frasques passées de Schumacher contre Damon (*Adelaïde 1995. Ndlr*) ou Häkkinen (*GP de Macao 1990. Ndlr*) pour sensibiliser et lui mettre la pression. En F1, il ne suffit pas d'aller plus vite. Il faut battre l'autre psychologiquement. Quand Williams a signé Frenzen, c'était pour faire de lui le champion de l'équipe. Erreur. Dès lors, il n'y avait pas cinq minutes où je ne cherchais pas à prendre le dessus. La même chose s'est passée avec Michael. Depuis mon dépassement par l'extérieur à Estoril, il m'en voulait. Un respect s'était mis en place et il a toujours réfléchi à deux fois avant de me doubler en course, même bien des années plus tard. Si bien qu'avant Jerez, la FIA a statué : s'il y a un incident en course, le pilote sera disqualifié.

VOTRE JEU A DONC ÉTÉ D'INOCULER LE VIRUS EN QUELQUE SORTE...

Oui, mais ça restait dans le respect. Je savais que ma seule opportunité pour le doubler était en pneus neufs et à un seul endroit du circuit où j'étais plus vite que lui. Donc j'ai attaqué, car il me fallait gagner. Je suis venu de tellement loin qu'il ne m'a pas vu venir, puis quand il m'a aperçu à son niveau, il a élargi sa trajectoire pour me laisser de la place. Mais il a compris son erreur et m'a mis un coup de volant qui a eu pour effet de le sortir lui. Sans ça, il aurait pu probablement me redoubler plus tard durant la course... Quelque part, il m'a aidé à gagner. Au tour suivant, il était sur le bord du muret et je me souviendrai toujours de son regard. Il était incroyable ! Il venait peut-être pour la première fois de perdre ses moyens.

APRÈS L'ÉPISODE WILLIAMS, VOUS AVEZ PRIS UN AUTRE RISQUE, CELUI DE CO-FONDER BAR - POUR BRITISH AMERICAN RACING - EN 1999 AVEC VOTRE AMI ET MENTOR CRAIG POLLOCK. QUINZE ANS PLUS TARD, VOUS POUVEZ VOUS SATISFAIRE D'AVOIR, EN QUELQUE SORTE, POSÉ LES BASÉS DU TRIOMPHE DE MERCEDES EN F1... (BAR A ÉTÉ RACHÉTÉ EN 2006 PAR HONDA, PUIS EST DEVENU BRAWN GP EN 2009, ET ENFIN MERCEDES DÈS 2010. NDLR).

J'ai mis tous mes salaires gagnés jusqu'alors dans cette aventure. Je venais de remporter le championnat du monde, il me fallait un nouveau challenge, et celui-ci était incroyable. J'ai toujours trouvé ça hallucinant de voir à quel point nous nous étions fait insulter quand on voit que, aujourd'hui, McLaren ne se fait pas critiquer pour un niveau de compétitivité moindre à ce que l'on avait, pour une équipe qui n'avait pas cette histoire et à une époque

où seul le Top 6 marquait des points (*jusqu'en 2002, puis Top 8 de 2003 à 2009, et Top 10 depuis. Ndlr*). Mais lorsque David Richards est arrivé dans l'équipe, c'était invivable politiquement car j'étais pris entre lui et Craig. J'ai été viré soi-disant parce que je coûtai trop cher, mais Jenson Button a signé pour un salaire encore plus élevé alors qu'il n'avait jamais gagné une course. Dans cette affaire, j'ai été trop fidèle à Craig et les médias, qui avaient le sentiment qu'il y avait un gâchis de carrière, se sont dressés contre moi.



Jerez 1997. L'accrochage avec Schumacher lui ouvrira les portes du titre mondial...

VOS CHOIX DE CARRIÈRE, C'EST UN PEU VOTRE PROBLÈME, NON ?

Je sais, et j'ai vécu avec.

APRÈS WILLIAMS, Y AVAIT-IL DES OFFRES ALTERNATIVES SUR VOTRE TABLE ?

Oui, McLaren. Adrian Newey (*alors directeur technique de l'écurie de Ron Dennis. Ndlr*) m'avait appelé pour me demander de ne pas signer chez BAR, afin de le rejoindre. Il m'aimait bien, car il avait vu ce que j'avais su faire avec ses voitures chez Williams et il y avait un énorme respect entre nous deux. Il serait facile aujourd'hui de dire que cela aurait été génial chez McLaren, mais comment passer à côté de sa propre écurie ? Je ne regrette rien. Si : ma seule erreur a été de signer la reconduction (*en 2002. Ndlr*) de contrat chez BAR, alors que j'avais une offre de Renault.

APRÈS LA F1, VOTRE CARRIÈRE A PRIS UNE TOURNURE À LA MICHEL VAILLANT : ENDURANCE, NASCAR, RALLYCROSS, FORMULE E... COMMENT EST NÉE L'AVENTURE AVEC LA PEUGEOT 908 HDI FAP ?

Il y avait déjà eu une prise de contact avec Peugeot à l'époque de Prost GP, mais Serge Saulnier (*alors team manager de Peugeot Sport. Ndlr*) me voulait absolument en Endurance. Le Mans, pour moi, faisait partie du « grand globe » avec Indianapolis et Daytona. Ce qui m'avait le plus surpris, c'est que cela se pilotait comme une F1, sans sous-virage, avec de la puissance. À rouler, c'était génial, mais il fallait faire des sacrifices côté réglages car je partageais la voiture (*avec Nicolas Minassian et Marc Gené. Ndlr*). La première année, d'apprentissage, ça bossait super bien. Mais la suivante, on a réussi à perdre la course, et sur le podium du Mans, je n'ai pas fait semblant d'être heureux d'une 2^e place. Nous devions gagner. Il y a de belles 2^e places, mais celle-

ci était vraiment très moche. Nous avons perdu la victoire à cause d'une surchauffe moteur causée par des radiateurs obstrués par des débris, ce n'est pas pareil. On nous demandait de ménager le moteur et nous rendions 2 à 3 secondes par tour à l'Audi de Kristensen. Ce mécontentement m'a valu probablement ma place en 2009. C'est dommage, je me suis fait critiquer, et je n'ai pas aimé ça. Peugeot m'a appris par mail que mon remplacement était motivé par la promotion d'un pilote français typé Endurance... et ils ont pris David Brabham (*l'Australien remportera Le Mans en 2009 avec Alexander Wurz et Marc Gené. Ndlr*).

EN NASCAR, VOS APPARITIONS ONT TOUJOURS ÉTÉ REMARQUÉES...

J'ai eu peur au début car, en sortant de la F1, je ne pensais pas être capable de piloter des NASCAR. Et puis finalement, je me suis rendu compte que c'était un bonheur. Ces voitures de 900 ch, je n'ai jamais connu de trucs plus fous que ça ! À Sonoma (*Californie. Ndlr*), c'était à couper le souffle. Le tour entier est en travers, avec les roues qui décollent. C'était une bataille constante.

VOS AVIS TRANCHÉS PLAISENT. UN RÔLE À LA MIKI LAUDA, PRÉSIDENT NON-EXÉCUTIF DE MERCEDES GP, POURRAIT-IL VOUS INTÉRESSER EN F1 ?

Oui, clairement, sachant qu'il ne se gêne pas pour dire ce qu'il pense... Mais il me faudrait de la liberté, et des responsabilités, pas un rôle fictif d'étendard.

ON CONNAÎT VOTRE PASSION POUR LA MUSIQUE, À L'INSTAR D'ADRIAN SUTIL, PIANISTE RECONNU. UN BON PILOTE FAIT-IL UN BON MUSICIEN ?

Je n'avais jamais fait le lien mais il y a, dans les deux cas, un rythme, une compréhension, une part d'art, de la précision mais aussi de la folie, de l'expression des sentiments. Il faut se surpasser, rechercher la perfection, ne jamais être satisfait.

VOUS AVEZ TROIS GARÇONS. S'ILS VOUS DISENT UN JOUR QU'ILS VEULENT ÊTRE LA TROISIÈME GÉNÉRATION VILLENEUVE EN SPORT AUTOMOBILE, LES AIDEREZ-VOUS ?

Non. Ils devront faire comme moi, se débrouiller pour vivre de leur passion. Adolescent, j'ai été mécanicien dans une écurie pour être au plus près de ce que je voulais faire plus tard.

DERNIÈRE QUESTION : SI VOUS METTIEZ, L'ESPACE D'UN INSTANT, VOTRE VIE SUR « PAUSE » ET QUE VOUS JETIEZ UN REGARD EN ARRIÈRE, VOUS CONVAINCIEZ-VOUS QUE C'EST BIEN LA MÊME PERSONNE QUI A FAIT TOUT ÇA ?

C'est ma vie, elle n'a rien de surréaliste. Je me suis battu pour, je suis fier de ce que j'ai accompli, et j'espère en accomplir encore. ●

TURN ONE

A C C E S S T O P A S S I O N

Julien MAURIN
Vainqueur du Tour de Corse 2015 en WRC2



RALLYE
OFF-ROAD
RACING
TRACK DAYS
COURSE DE CÔTE
KARTING

WWW.ORECA-STORE.COM

RETROUVEZ NOS PRODUITS EN EXCLUSIVITÉ CHEZ ORECA STORE

NOS 40 PERSONNAGES

QU'ILS SOIENT, OU AIENT ÉTÉ PATRONS D'ÉQUIPE, GRANDS DIRIGEANTS, PRÉSIDENTS DE FÉDÉRATIONS OU AUTRES, VOICI CEUX QUI ONT INFLUENCÉ, À LEUR MANIÈRE, L'HISTOIRE DU SPORT AUTOMOBILE ET DONC CELLE CONTÉE CHAQUE SEMAINE PAR NOTRE MAGAZINE DEPUIS 1976.

ÉRIC BRIQUET, PATRICK CAMUS, PHILIPPE CARLES, JEAN-MICHEL DESNOUES, FRANÇOIS HUREL, JEAN-LUC TAILLADE, THIBAUT VILLEMANT

Jean-Marie Balestre

LES CLÉS DU SYSTÈME

Aspirant homme de droit, devenu homme de presse à la rencontre de Robert Hersant en 1940, homme controversé durant la Seconde Guerre mondiale (qui lui vaudra un crochet par la prison de Fresnes à la Libération, avant de bénéficier d'un non-lieu deux ans plus tard), Jean-Marie Balestre fut

surtout un homme de pouvoir et de combat.

Après avoir créé la Commission Internationale de karting en 1959, il devint secrétaire général de la FFSA, puis son président, mais créa surtout la Fédération

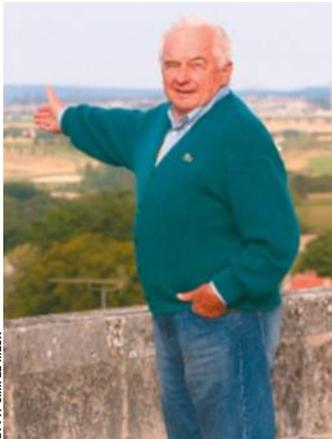
Internationale du Sport Automobile (FISA), dont il restera à la tête jusqu'en 1991. Sans oublier son « putsch » à la FIA, en 1985, où il sauta dans le fauteuil du prince Metternich. FFSA, FISA, FIA, le Français avait les clés de tout le système. Coléreux, intransigeant, autoritaire, parfois d'une mauvaise foi évidente - son conflit avec Senna en 1989 en fut la preuve -, paternaliste, passionné et de bonne compagnie, il était aussi capable d'ingérence totale. Mais on lui doit d'avoir pris aussi à bras-le-corps le problème de la sécurité : interdiction des « wing-cars », des surpuissants moteurs turbo, imposition des premières règles techniques visant à protéger le pilote en F1, interdiction des diaboliques Groupe B en rallye, mise en place de deux chicanes sur la ligne droite des Hunaudières... Nul doute que Jean-Marie Balestre (*décédé en mars 2008*. *Ndlr*) aura marqué son époque, qu'on l'apprécie ou non. **P.C.**



ALITÉS

Jean-Pierre Beltoise

UN IMPACT CONSIDÉRABLE



Au moment où *AUTOheβδο* naît, celui qui incarne le renouveau français depuis 1965 vient de mettre un terme à sa carrière en F1. Il en entame une seconde en accompagnant les débuts du championnat de France des voitures de production (il sera couronné en 1976 et 77), au côté de Philippe Gurdjian, et ceux du constructeur Jean Rondeau aux 24 Heures du Mans, avec Inaltera. Présent sur tous les terrains, « JPB » n'a jamais hésité à mettre son aura et son énergie au service du sport automobile comme de la sécurité routière. Il s'est également impliqué dans un projet de circuit à Sarcelles (Val-d'Oise), qui n'a, hélas, pas vu le jour. Les innombrables réactions à la suite de sa disparition, le 5 janvier 2015, ont confirmé l'importance de son impact sur plusieurs générations de passionnés. **F.H.**

Flavio Briatore

DES ÉCLATS ET UNE OMBRE

Comme les chats, l'Italien a sept vies, dont une s'est effectivement déroulée en F1. Que de chemin parcouru depuis ses études de géomètre, ses premiers boulots de moniteur de ski, vendeur d'assurances ou gérant de restaurant... Luciano Benetton, qu'il a connu à Milan, lui confie le développement de la marque aux États-Unis, sous l'appellation « United Colors of... » Le succès est immédiat. Fin 88, son patron l'invite au Grand Prix d'Australie, au sein de son équipe Benetton Formula débutante. « *Fais-en ce que tu veux, mais fais-la gagner. Je veux que l'on parle de*

Benetton ! » Briatore ne connaît strictement rien à la F1, mais il a quelques idées. Tom Walkinshaw à la gestion, John Barnard à la technique, et Nelson Piquet au volant, mettront cette équipe en orbite instantanément. Ross Brawn et Michael Schumacher leur succéderont, formant un duo épatant. Cette réussite, Briatore la retrouvera à la tête de l'équipe Renault F1 Team, née du rachat de... Benetton, début 2000. Après Schumacher (1994, 1995), ce sera autour de Fernando Alonso d'être couronné sous ses ordres, et à deux reprises également (2005



et 2006). Si Flavio Briatore est à l'origine de plusieurs autres belles carrières (Trulli, Fisichella, Webber, Kovalainen...), on lui doit aussi le fameux « crashgate » au Grand Prix de Singapour 2008 qui jettera définitivement une ombre sur sa carrière. **P.C.**



Ross Brawn

QUALITÉ ANGLAISE

C'est l'un des directeurs techniques les plus capés de la Formule 1. Si le Britannique a fait ses premières armes en F1 chez Williams en 1978, c'est toutefois Arrows qui lui permet, en 1987, de concevoir sa première monoplace, la A10 qui lui vaut un beau succès d'estime. Convaincu par son travail, Tom Walkinshaw lui propose en 1989 de diriger le programme TWR Jaguar en championnat du monde sport-prototypes, avec les titres pilotes et constructeurs 1991 à la clé. L'histoire est en marche pour Ross Brawn qui rejoint Benetton – toujours à l'initiative de Walkinshaw – en 1992. Sous son impulsion, les monoplaces d'Enstone remportent les titres mondiaux pilotes en 1994 et 1995 avec Michael Schumacher, ainsi que celui des constructeurs en 1995. C'est au cours de l'hiver 1996-1997 que Brawn décide de rejoindre l'Allemand chez Ferrari. S'ensuivront 14 titres Pilotes et Constructeurs jusqu'en 2007. Il aura moins de chance avec l'écurie Honda dont il prend les commandes en 2008. Un an plus tard, à la suite du retrait du constructeur japonais, il la rachète pour la livre symbolique et la rebaptise Brawn GP. Dominant contre toute attente la saison 2009, il n'en faut pas plus pour convaincre Mercedes de l'acquiescer. De 2010 à 2013, Brawn s'est attaché à faire de Brackley l'équipe de pointe qu'elle est devenue aujourd'hui. **J.-M. D.**

NOS 40 PERSONNALITÉS

Gian Paolo Dallara

FOURNISSEUR DE MONOPLACES



J.F. GALERON

Son nom n'acquies sa notoriété qu'au milieu des années 80, ses F3 commençant à damer le pion de la concurrence sur les pistes européennes. L'ingénieur parmesan s'était déjà forgé une belle expérience en travaillant chez Ferrari, Maserati, puis Lamborghini, avant d'entrer en compétition en dessinant les De Tomaso F1,

alignées par Frank Williams. Dans sa firme de Varano de Melegari, fondée en 1972, ont même été conçues d'autres F1, celles de BMS Scuderia Italia et un prototype pour Honda. Mais Gian Paolo Dallara, patriarche réaliste, a préféré la rentabilité à l'aventure. En multipliant les sous-traitances pour des constructeurs, et en devenant le principal fournisseur mondial de monoplaces, de la F3 aux GP3, Indy Lights, FR 3.5, GP2, Superformula et IndyCar. Mais en 2016, son nom revient en F1 en étant l'un des partenaires techniques de la nouvelle écurie Haas. **J.-L. T.**



DPPI / F. FLAMAND

Hugues de Chaunac

SUR TOUS LES FRONTS

Cet ancien professeur de Mathématiques, pilote en coupe Gordini et Formule Renault, a créé l'écurie Oreca en 1973 pour faire courir des F3. Depuis, cet homme d'affaires hors pair n'a cessé de la développer, en monoplace, rallye ou Endurance, vers la préparation moteur, l'organisation et le commerce de ses produits. Si son passage en F1 avec Martini ou AGS le laissa sur sa faim, son palmarès regorge de grands succès. Après le tout premier titre signé en championnat d'Europe F2 avec Jacques Laffite, bien d'autres suivirent en F3 et FR. Sans oublier des victoires au Mans (Mazda), Daytona (Dodge) et Sebring (Peugeot), et deux titres mondiaux en FIA-GT (Dodge) et WTCC (Muller et Seat). Bras armé d'une multitude de constructeurs (dont Toyota en WEC) ou importateurs, Hugues de Chaunac pérennise aussi désormais ses propres protos en LM P2. **J.-L. T.**

Ron Dennis

L'APPRENTI DEVENU PATRON



J.F. GALERON

Le Britannique est intimement lié à l'histoire moderne de l'écurie McLaren, qui enchaîna les titres mondiaux en F1 dans les années 80. En 1990, au plus fort de la domination des châssis conçus à Woking et propulsés par le moteur Honda, Ron Dennis fonda McLaren Cars (devenu McLaren Automotive), marque destinée à créer des

voitures de route de très haut de gamme. En mars 2009, il céda son poste de directeur de McLaren Racing à Martin Whitmarsh afin de se concentrer sur ses responsabilités à la tête du McLaren Technology Group. Mis sur la touche en avril 2013 par le conseil d'administration, il effectua son grand retour en janvier 2014 après

avoir racheté l'ensemble des parts que détenait la Bahrain Mumtalakat Holding Company. Pas mal pour un garçon qui arrêta l'école à l'âge de 16 ans, devint apprenti-mécanicien, puis chef-mécanicien chez Brabham. Même si les temps sont plus durs, actuellement, avec le partenaire japonais historique... **J.-M. D.**

Luca di Montezemolo

LE COMTE EST BON

Fils d'une longue lignée de la noblesse italienne, c'est auprès d'Enzo Ferrari qu'il entame sa carrière dans l'automobile en 1973. Assistant du Commendatore, pour le compte duquel il dirige la Scuderia, Niki Lauda lui offre deux ans plus tard un titre mondial derrière lequel le Cavallino galopait depuis onze ans. Cette réussite donne

des ailes au jeune et ambitieux Luca qui devient incontournable de l'autre côté des Alpes. Après avoir organisé la Coupe du monde de football 1990, été vice-président de la Juventus de Turin, il devient, fin 1991, administrateur délégué et président de Ferrari, avec la lourde tâche de remettre ses comptes dans le vert et la Scuderia sur la

bonne voie. En recrutant coup sur coup Jean Todt, Ross Brawn et Michael Schumacher, Montezemolo frappe fort. Cinq titres Pilotes, six titres Constructeurs, entre 2000 et 2008, la réussite est insolente pour celui qui deviendra même, à un moment, le patron des patrons italiens. Mais tout a une fin. Celle de Luca di Montezemolo sera or-

chestrée par le nouvel homme fort de Fiat, Sergio Marchionne, et par John Elkann, petit-fils d'Agnelli. Les échecs de la Scuderia, ces dernières années, ne sont pas la seule raison de l'éviction, fin 2014, de ce patron devenu, depuis, PDG de la compagnie aérienne nationale Alitalia. **P.C.**



DPPY / G. LEVENT

Jean-Paul Driot

DÉNICHEUR DE TALENTS

De Allan McNish à Carlos Sainz Jr, en passant par Laurent Aiello, Loïc Duval ou Sébastien Bourdais, les pilotes de renommée mondiale à avoir été sous les ordres du patron de DAMS (Driot Arnoux MotorSport puis Driot Associés MotorSport), sont très nombreux. Du palmarès de l'équipe de Ruaudin (Sarthe), fondée en 1988, citons notamment trois titres de F3000 (Erik Comas, Jean-Christophe Boullion, Olivier Panis), un de Formula Renault V6 (José Maria

Lopez), deux d'A1GP, sans oublier deux sacres Équipes et trois Pilotes (Romain Grosjean, Davide Valsecchi et Jolyon Palmer) en GP2, ainsi que deux couronnes Équipes et autant chez les Pilotes (Kevin Magnussen et Carlos Sainz Jr) en FR 3.5. En Endurance, elle a, entre autres, défendu officiellement les intérêts de Panoz et Cadillac. L'an passé, e.Dams-Renault, formée par le trio Driot-Prost-Renault, est devenue la première équipe lauréate de la Formule **e.T.V.**



DPPY / E. VARGIOLU

NOS 40 PERSONNALITÉS

Gérard Ducarouge

DE MATRA À LOTUS

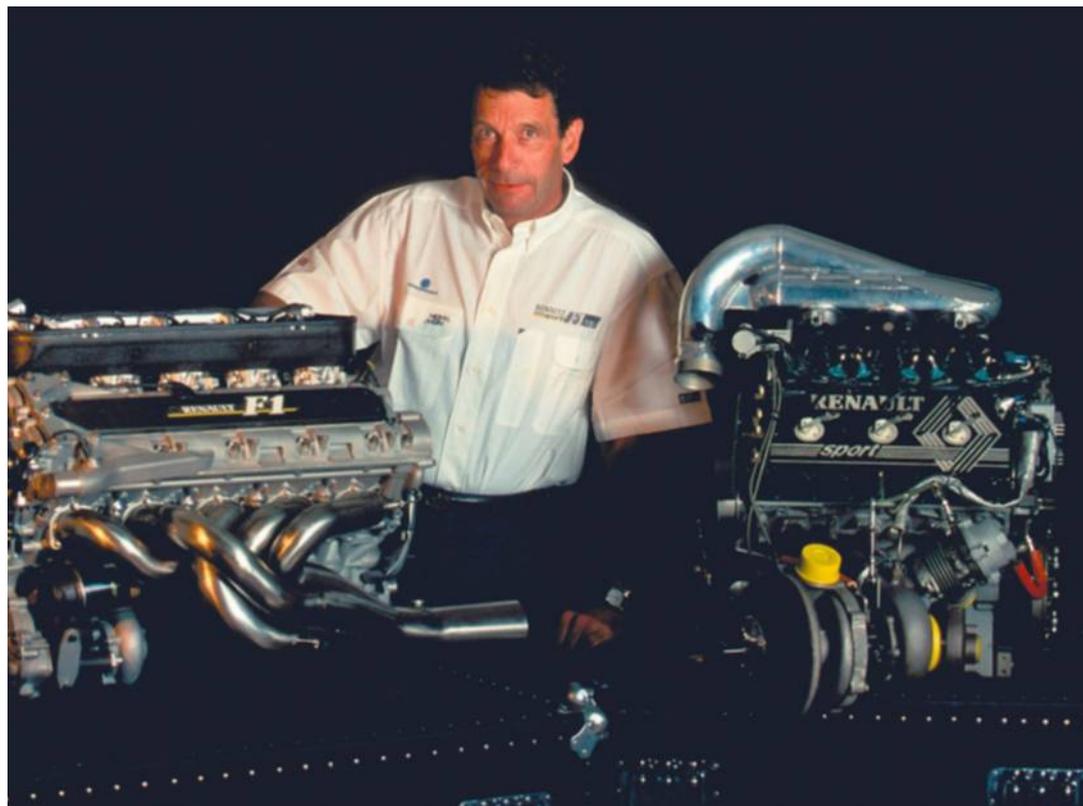
Il s'ennuyait fortement chez Nord-Aviation, où il venait d'atterrir début 1964, tout frais diplômé technicien supérieur de l'École supérieure des techniques aéronautiques. Un beau matin de l'hiver 65, après être tombé sur une petite annonce, il signe un contrat avec Matra. Quelques dessins de F3, puis de F2 avant de prendre, deux ans plus tard,

la direction d'exploitation du département Prototypes. Victoires au Mans 1972, 1973 et 1974, titres mondiaux ces mêmes deux dernières années : la saga est belle, mais Jean-Luc Lagardère fait tomber le rideau. Gérard Ducarouge rejoint la toute jeune écurie Ligier. Mais tandis que l'équipe française est candidate au titre, en pleine saison 1981,



le patron limoge son leader technique sans sommation. Fort heureusement, il connaîtra de nouveau la gloire chez Lotus, en plein déclin après la disparition de son créateur Colin Chapman, grâce aussi, il est vrai, à un pilote hors classe, Ayrton Senna, auquel il sera éternellement lié. **P.C.**

DPI



Bernard Dudot

L'HOMME DU TURBO

Un jeune motoriste peut-il révolutionner la F1 à partir d'un moteur de R16 bricolé ? La réponse est oui, si l'on en croit le parcours de Bernard Dudot. Après avoir remis Alpine sur la voie du succès en F3, il y développe le V6 turbo (technique ayant déjà fait ses preuves en IndyCar), permettant à Renault de débiter en F1 en 1977, avant de gagner les 24 Heures du Mans l'année suivante. Si ses travaux sur le V6 turbo n'ont pas été couronnés par un titre mondial, ils seront récompensés avec le V10 atmosphérique qui fera les beaux jours de Williams, dans les années 90. Le manque de succès rencontré en tant que directeur technique de Prost Grand Prix (1997-99) n'altère pas son aura et lorsque Renault rate son come-back en 2002, c'est Dudot que l'on rappelle pour remettre de l'ordre, avec deux titres obtenus par Alonso en 2005-2006. **F.H.**

DPI

Pierre Dupasquier

L'ÉTENDARD MICHELIN

Grâce à celui qui fut nommé, dès 1973, directeur de la compétition du manufacturier clermontois en 1973, et que nous côtoierons en F1 de 1977 à 1984, puis de 2001 à 2005, nous avons appris que l'alphabet des Grands Prix possédait une lettre P, comme pneu. « Non, un pneu n'est pas qu'un truc rond et noir », martelait-il sans cesse, avec conviction. Grâce à lui, nous avons

compris son fonctionnement, ses faiblesses. Pierre Dupasquier, complice de l'arrivée du fameux pneu à carcasse radiale en rallye, puis en sport-prototypes et enfin en F1 en 1977, avec Renault et Ferrari, a démocratisé, popularisé de manière ludique et imagée, un domaine dont personne n'avait que faire pendant des années. Il aimait le pneu comme il aimait Bibendum,



au point d'avoir fondu en larmes lorsque, impuissant et conscient du manque de fiabilité de « ses » pneus, mis à mal par l'exigeant circuit d'Indianapolis, il avait dû se résoudre à conseiller ses écuries clientes d'abandonner à l'issue de la mise en pré-grille, lors du Grand Prix des États-Unis 2005. Homme sensible oui, mais tenace et de caractère. **P.C.**

DPI / F. LE ROCH



Bernie Ecclestone

MYSTÉRIEUX MISTER E

À 16 ans, ce fils d'un capitaine de chalutier trompe son ennui dans une usine de gaz, dans la banlieue sud-est de Londres. Passionné de moto, il commence à courir dans l'immédiat après-guerre et comme les machines sont rares, il achète et vend des pièces détachées. Il a trouvé sa voie. Après s'être essayé sur quatre roues en F3 500 cm³, il devient manager du Gallois Stuart Lewis-Evans, et se porte acquéreur des F1 du Team Connaught. Après une première pause, il revient au milieu des années 60, cette fois comme manager de Jochen Rindt. Mais l'accident mortel de l'Autrichien à Monza, en 1970, le fera définitivement changer de métier. Et en 1972, il rachète l'écurie Brabham. Cofondateur avec Colin Chapman, Teddy Mayer, Max Mosley, Ken Tyrrell et Frank Williams de l'Association des Constructeurs, en 1974, il dirige la fronde des écuries contre le pouvoir sportif pour l'établissement d'un nouveau système de rémunérations des écuries. Deux ans plus tard, il s'attaque aux droits TV. La bataille pour le contrôle des droits commerciaux du sport se prolongera jusqu'en 1981 et la signature des premiers Accords Concorde. En 1987, il revend Brabham et crée la Formula One Promotions and Administration (Fopa) qui gère les droits promotionnels des Grands Prix, puis la Formula One Management (Fom) en 1995. Lui, qui a révolutionné la F1 et l'a fait entrer dans l'ère moderne reste, à 85 ans, l'interlocuteur incontournable du paddock. **J.-M. D.**

NOS 40 PERSONNALITÉS



DPPI / A. GUILLAUMOT

Pierre Fillon

PORTÉ PAR LE VENT D'OUEST

Successeur de Raymond Gouloumès (1973-1992), Michel Cosson (1992-2003) et Jean-Claude Plassart (2003-2012), ce Sarthois, ophtalmologiste de profession, est le huitième président de l'Automobile Club de l'Ouest, association à but non lucratif organisant notamment, depuis 1923, les 24 Heures du Mans. Vice-président durant le mandat de son prédécesseur, il a pris avec brio le relais de ce dernier, qui avait relancé le championnat du monde d'Endurance, trente ans après sa mise à mort en 1992. Des décisions techniques judicieuses (course à l'économie d'énergie et mise en avant des systèmes hybrides) conjuguées à un WEC toujours plus attractif (à la tête duquel, il a placé Gérard Neveu) font que l'Endurance vit, sous son commandement, l'une de ses périodes les plus fastes. Comme le prouve la présence des grands constructeurs, tant en LM P1 qu'en GT. **T. V.**

Cesare Fiorio

FORZA LANCIA



DPPI / E. VARGIOLU

Avant de devenir le directeur sportif de Ferrari, Ligier ou Minardi en F1, le Transalpin a construit les bases de sa carrière en

dirigeant l'équipe Lancia-Martini à l'époque de sa splendeur en championnat du monde des rallyes. Fils d'un ancien responsable des relations publiques de Lancia, le jeune Cesare s'essaie avec succès derrière un volant. Il remporte le championnat italien de Tourisme sur une Fiat, puis se tourne vers les épreuves routières. Diplômé en sciences politiques, il crée le service compétition de Lancia à la fin des années 60. Durant trois décennies, la firme turinoise va régner sur les rallyes (titres Constructeurs de 1974 à 1976, en 1983, et de 1987 à 1992) tandis que Cesare Fiorio grimpe dans les hautes sphères du groupe Fiat, devenant même administrateur du club de football de la Juventus. **E. BRI.**

Guy Fréquelin

LA GRIFFE CITROËN

Vainqueur d'un rallye du championnat du monde, le Codasur 1981 en Argentine, et vice-champion du monde cette année-là sur une Talbot Sunbeam Lotus groupe 2, le « Grizzly du plateau de Langres » fut un pilote éclectique, comme il n'en existe quasiment plus. Cette immense expérience lui valut de décrocher des titres nationaux, puis de prendre les rênes du service compétition de Citroën au début des années 90, à la demande de Jean Todt. Fort d'une autorité naturelle, Guy Fréquelin entama alors une carrière de directeur sportif, riche en succès en rallyes-raids dans un premier temps, puis en WRC où la marque au double chevron devint la référence des années 2000 avec l'éclosion d'un génie, Sébastien Loeb, dont il est devenu le mentor. **E. BRI.**



S. PRESSE / C. SAULNIER

François Guiter

CARBURANT NATIONAL



DPPI

Prenant en charge la promotion de la jeune marque pétrolière Elf en 1967, cet homme d'exception a été le grand artisan du renouveau français et de la démocratisation de notre sport. Matra, Alpine, Renault, les écoles de pilotages, les formules de promotion : Elf a mis ses moyens partout au point que, en 1976, la France s'était octroyée une place enviable. C'est à la volonté de François Guiter que l'on doit le financement du V6 Renault, dont la Régie ne voulait pas entendre parler. Tous lauréats du « Pilote Elf », Patrick Tambay, Didier Pironi, Alain Prost et Olivier Panis, ont atteint les sommets en F1. Repêchés, les ex-Volant Shell François Cevert et René Arnoux en ont fait autant. Retraité en 1997, l'homme de La Filière nous a quittés en 2014. À quand un nouveau Guiter ? **F. H.**



Mary Hulman George

L'ÂME D'INDY 500

Âgée aujourd'hui de 81 ans, cette native de l'Indiana est la présidente du conseil d'administration de Hulman & Company, société créée en 1850 ayant fait fortune dans l'alimentaire et qui a racheté, en 1945, l'Indianapolis Motor Speedway. Fille unique de Anton Hulman, auteur de cette dernière transaction, elle a succédé à la présidence de l'IMS à sa mère en 1988, celle-ci ayant elle-même pris le relais de son mari, décédé en 1977. Parmi les filiales de Hulman & Company figure également Indy Racing League LLC, société organisant l'IndyCar Series fondé en 1994 par son fils Tony George. Chaque année, à l'occasion des 500 miles d'Indianapolis et du Brickyard 400 (manche de la Nascar se déroulant sur le célèbre ovale), c'est elle qui prononce la légendaire phrase « *(Lady / Ladies and) Gentlemen, start your engines !* » **T.V.**

D.R.

Gérard Larrousse

UNE DOUBLE RÉUSSITE

En 1976, le Lyonnais met un terme à une brillante carrière de pilote polyvalent (*vainqueur des 24 Heures du Mans en 1973 et 1974 notamment. Ndlr*) pour prendre en main la création de Renault Sport. Tâche d'autant plus ardue qu'il doit composer entre la Régie et une équipe Alpine où il lui faut gérer d'anciens coéquipiers. Il y aura quelques ratés fameux, mais aussi de grands succès : Le Mans 78, bien sûr, et le Grand Prix de France 1979. Sans oublier le rallye avec l'Alpine A310 V6 et la R5 Turbo. Après que le titre en F1 ait échappé à Renault et à Prost en 1983, Gérard Larrousse devient directeur sportif de Ligier en 1985, puis fonde sa propre équipe en 1987, qu'il maintiendra jusqu'en 1994. Depuis, il officie comme consultant pour divers constructeurs tout en reprenant parfois le volant en historique ou en GT moderne, pour retrouver le plaisir simple de ses débuts. **F.H.**

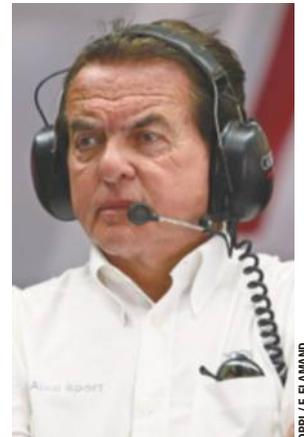


D.P.P.I.

Reinhold Joest

L'ÉGAL DES CONSTRUCTEURS

En tant que pilote, il a remporté les 24 Heures de Daytona 1980 et terminé à trois reprises sur le podium des 24 Heures du Mans. Mais c'est en tant que patron d'équipe que l'Allemand a connu la consécration. Baptisée Joest Racing, son écurie s'est forgée un palmarès impressionnant. Si c'est elle qui exploitait les Opel alignées en ITC (ancêtre du DTM actuel) en 1996, année du titre de Manuel Reuter, c'est surtout pour ses exploits en Endurance qu'elle s'est fait connaître. Elle a notamment remporté à 14 reprises les 24 Heures du Mans, soit quatre avec Porsche (1984, 1985, 1996 et 1997) et onze avec Audi (2000-2002, 2006-2008, 2010-2014),



D.P.P.I. / F. FLAMAND

marque avec laquelle elle est liée depuis 1999. Sans compter la part prépondérante qu'elle a jouée dans les succès de la Porsche 962 Dauer en 1994 et de la Bentley Exp Speed 8 en 2003, ce qui porterait son total à 16... soit presque autant que Porsche. **T.V.**

NOS 40 PERSONNALITÉS



D.P.P.I.

Guy Ligier

LE RÊVE EN BLEU

Apprenti boucher, rugbyman, champion de France d'aviron 1947, pilote moto (champion de France 500 cm³/1959), champion de France des rallyes 1966, pilote de F2, puis de F1, Guy Ligier est à l'image du premier outil acheté, et qui fera de lui un entrepreneur de travaux publics à l'échelle nationale : un bulldozer. Caractère entier, grande gueule, croyant aux rêves de réussite, bon vivant, paternaliste, rusé, voire un brin margoulin... De la trempe des Ecclestone, Tyrrell, Williams, Ferrari et autres « artisans » qui ne devaient qu'à eux-mêmes, à leur brin de folie et à leur énergie débordante de survivre dans cet aquarium de re-

quins. Sauf qu'il ne possédait ni le pouvoir politique du Commandataire ni le passeport anglais. Son unique défaut fut, malgré ses colères aussi brutales et puissantes que jamais bien longues, d'avoir trop souvent accordé confiance au dernier avis demandé, d'être tombé dans le piège des mauvais conseils, dont il ne mesurait pas la portée. Oui, Guy Ligier aurait dû se cantonner à son rôle de patron au-dessus de la mêlée et s'affranchir de certains proches, animés par d'autres ambitions que sportives. Mais, de 1976 à 1994, avec 9 victoires au compteur, celui qui nous a quittés en août 2015 nous aura fait rêver. **P.C.**

Tico Martini

CONSTRUCTEUR DE MARQUE

Cet Italien d'origine, qui a grandi sur l'île de Jersey (Angleterre), s'installa à Magny-Cours en 1963 pour s'occuper de l'école de pilotage Winfield fondée par Bill Knight et ses fils. Tico Martini a fait sa vie près du circuit nivernais, où il lança sa marque de monoplaces avec des F3, puis des Formule France, devenues Formule Renault. Principal producteur de monoplaces d'initiation, il régna sur le marché jusqu'à la

fin des années 80, avec de nombreux titres nationaux et européens jusqu'en F2. Et s'il tenta brièvement (1978) sa chance en F1, sans moyens suffisants, il restera le constructeur ayant permis de révéler de nombreux pilotes français, dont Alain Prost. Le dernier fut Bourdais en F3. Son ami Guy Ligier racheta sa société et l'usine, pérennisée désormais par Jacques Nicolet. **J.-L.T.**



D.P.P.I.

Dietrich Mateschitz

DE L'ÉNERGIE À REVENDRE

Pour celui qui est aujourd'hui l'un des hommes les plus influents du sport automobile mondial, tout a débuté au bar de l'hôtel Mandarin, à Hong Kong, en 1982. Alors âgé de 38 ans, il découvre les « boissons énergisantes », inconnues hors des limites de l'Asie. Génie du marketing, il s'associe



DIPPI / G. LEVENT

avec le producteur thaïlandais Chaleo Yoovidhya et lance la marque Red Bull. Les débuts sont difficiles, mais le succès deviendra planétaire. Fou de F1, il investit d'abord dans Sauber avant de se porter acquéreur de Jaguar Racing en 2004 qui deviendra Red Bull Racing, puis Minardi, l'année suivante,

qu'il rebaptisera Toro Rosso. À partir de 2010, RBR donne sa pleine mesure, obtenant quatre titres Pilotes (Vettel) et Constructeurs de suite, avec le moteur Renault. Mais depuis 2014 et l'avènement du V6 turbo/hybride, les temps sont nettement plus durs.

J.-M. D.

Gordon Murray

TÊTE PENSANTE

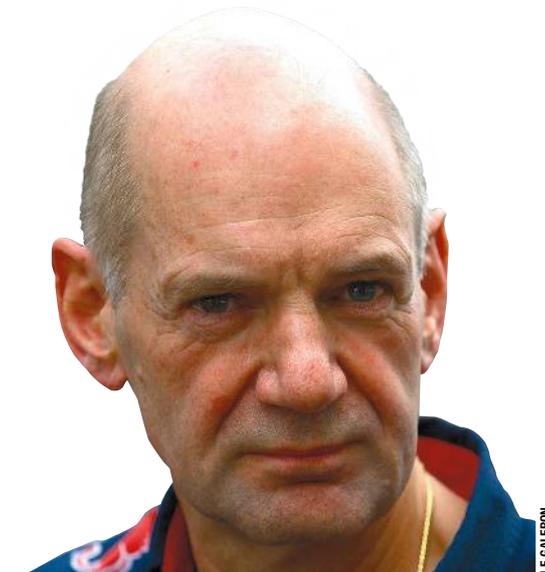
Gordon Murray, c'était non seulement un physique, mais aussi et surtout un cerveau. Né à Durban, en Afrique du Sud, de parents écossais exilés, il rejoint l'Angleterre en 1969 dans l'espoir d'intégrer le bureau d'études de Lotus Cars, mais c'est chez Brabham qu'il atterrit. Vingt-deux victoires entre 73 et 85, titre mondial Pilotes (Nelson Piquet) en 1981 et 1983, tandis que ses réalisations marqueront l'histoire par leur esthétique, leur efficacité et leurs trouvailles techniques. À ces qualités, Murray en ajoutera une autre fondamentale, son sens de la stratégie. C'est lui qui, par surprise, remit les ravitaillements au goût du jour avec un châssis doté d'un petit réservoir, afin de réduire le handicap des gourmands moteurs suralimentés, notamment son BMW. Courant 1987, Murray devancera de quelques mois la vente de Brabham, qui précipitera sa fin, pour rejoindre celle qui restera la seconde équipe F1 de sa vie, McLaren. Quelle sera sa part de responsabilités et celles de Steve Nichols et Neil Oatley ? Mystère. De 1988 à 1991, ses dernières créations rafleront 4 titres Constructeurs et 3 titres Pilotes. De là, Murray concevra la McLaren F1 de route et la Mercedes SLR McLaren avant de se partager entre son propre bureau de conception et sa propriété périgourdine. P.C.



J.F. GALERON

Adrian Newey

DU GÉNIE DANS LES GÈNES



J.F. GALERON

Ce sont les étonnantes performances des March de Mauricio Gugelmin et surtout Ivan Capelli qui mettent en lumière les qualités de Newey en 1988. Son talent ne tarde pas à s'épanouir sous les cieux de Williams-Renault, grâce à l'encadrement du directeur technique Patrick Head. Nous sommes en 1991, et quatre titres Pilotes et cinq titres Constructeurs vont s'enchaîner jusqu'en 1997. Au cours de cette même saison, Newey quitte Grove pour Woking où il devient directeur technique. L'effet est immédiat. Mika Häkkinen domine le championnat 1998, avant d'être sacré à nouveau en 1999. Seulement, à partir de 2000, les McLaren-Mercedes sont régulièrement dominées par les Ferrari, et le climat se dégrade à Woking. Après un premier transfert avorté vers Jaguar, le Britannique rejoint finalement Milton Keynes qui bat désormais pavillon Red Bull Racing, au cours de l'hiver 2005-2006. L'écurie est en pleine croissance et c'est à partir de 2009 que l'influence de Newey se fait réellement sentir, avec quatre nouveaux titres Pilotes et Constructeurs (de 2010 à 2013. Ndlr) dans sa besace d'ingénieur le plus doué de sa génération.

J.-M. D.

NOS 40 PERSONNALITÉS

Don Panoz

PASSION ET FUSION

Après avoir lancé en sport automobile, en 1997 et avec succès, la marque éponyme de son fils Dan, cet Américain a eu la formidable idée de fonder en 1998 le Petit Le Mans, épreuve de 10 heures ou 1000 miles se disputant sur le tracé de Road Atlanta, en Géorgie. En 1999, c'est également lui qui lance l'American Le Mans Series,

championnat d'Endurance nord-américain reprenant les règlements techniques en vigueur aux 24 Heures du Mans, qui a fusionné en 2014 avec le Grand-Am pour donner naissance à l'actuel IMSA SportsCar Championship. De l'ALMS est né l'ELMS (European Le Mans Series) en 2004, puis l'ILMC (Intercontinental Le

Mans Cup) en 2010, devenu en 2012 le WEC (World Endurance Championship). Il est peu de dire que ce fils d'immigré italien, qui a fait fortune dans l'industrie pharmaceutique, a joué un rôle-clé dans l'Endurance des années 2000, lui qui est également propriétaire des circuits de Road Atlanta et de Sebring. **T. V.**

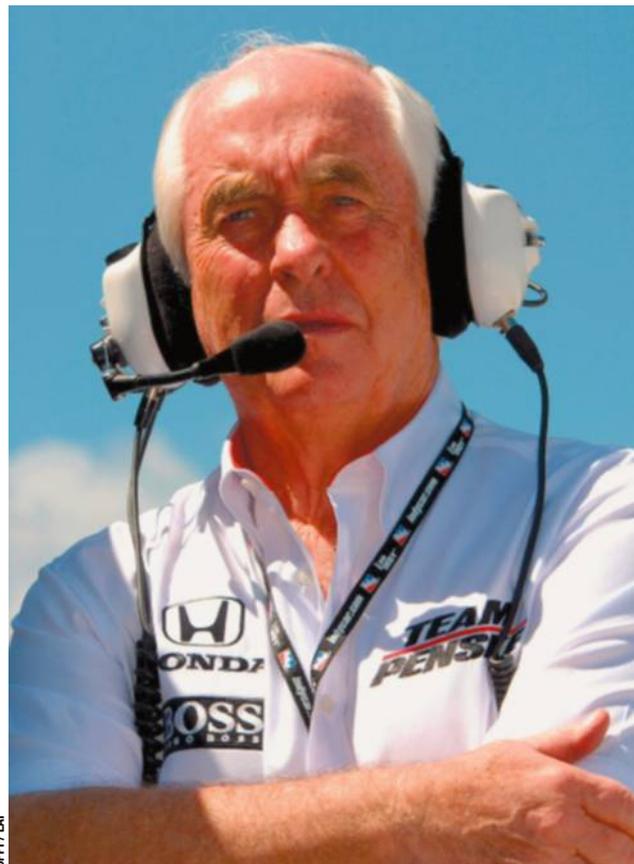


DPPI / F. FLAMAND

Roger Penske

UN CAPITAINE TRÈS CAPÉ

Après avoir fait fortune dans l'industrie de transports, celui que l'on appelle « The Captain » est d'abord devenu pilote avant de créer le Team Penske. Ayant engagé des voitures dans diverses séries, telles que la Can-Am, Roger Penske découvre l'IndyCar à la fin des années 1960. Il décroche sa première victoire aux 500 Miles d'Indianapolis en 1972 avec Mark Donohue et se lance en parallèle dans la Nascar. La Penske Racing ira même jusqu'en F1 avec 44 Grands Prix disputés entre 1975 et 1977 et une victoire remportée par John Watson au GP d'Autriche 1976. L'homme d'affaires américain a su conserver son équipe aux avant-postes dans les deux grandes disciplines outre-Atlantique. Le Team Penske est d'ailleurs sur une pente ascendante, en Nascar, avec un premier titre remporté par Brad Keselowski en 2012. **J.-A. D.**



DPPI / LAT

Henri Pescarolo

VRAIMENT ENDURANT



DPPI / F. LE FLOC'H

Son casque vert, ses quatre victoires aux 24 Heures du Mans (1972, 1973, 1974 et 1984), ses prestations en monoplace, ont marqué plusieurs générations de pilotes. Avec 33 départs entre 1966 et 1999, il est le recordman de participations à la classique mancelle. Mais sa place dans le paysage du sport automobile dépasse ses seuls exploits au volant. De 1994 à 1999, il dirige la Filière Elf, formant notamment des jeunes tels que Bourdais, Collard, Montagny ou Tréluyer, et

offre à ses meilleurs éléments la possibilité de débiter au Mans à ses côtés. En 2000, il fonde Pescarolo Sport, une équipe qui fera rêver pendant une dizaine d'années en étant la seule à réussir à faire trembler Audi, dans un duel pourtant fort déséquilibré. Trois titres en ELMS (2005, 2006 et 2011), et trois podiums (2005, 2006 et 2007) au Mans viendront récompenser ses efforts. **T. V.**

Stéphane Ratel

MONSIEUR GT

Organisateur du Venturi Trophy au début des années 90, Stéphane Ratel a été, avec Jürgen Barth et Patrick Peter, l'un des trois fondateurs de la BPR Series. Sur les cendres de celle-ci est né en 1996 le championnat FIA GT, entièrement organisé par SRO (Stéphane Ratel Organisation), société qu'il avait fondée en 1995. Son entreprise, basée à Londres, promeut toujours bon nombre de championnats nationaux, tant en France qu'en Grande-Bretagne ou en Allemagne. Jamais à court d'idées, il est à l'origine de la catégorie GT3 et a introduit, en course, l'idée du Gentleman obligatoire dans certaines catégories. De 2010 à 2012, sa série mettant aux prises des GT1 a même accédé



DPPI / E. FLAMAND

au statut de championnat du monde de la FIA. Sa dernière grande réussite est la Blancpain Series, créée en 2012 et dont font partie les 24 Heures de Spa. Pour organiser sa coupe du monde FIA GT, qui a vu le jour en 2015, la FIA n'a pas hésité à faire appel à ses services. **T. V.**

David Richards

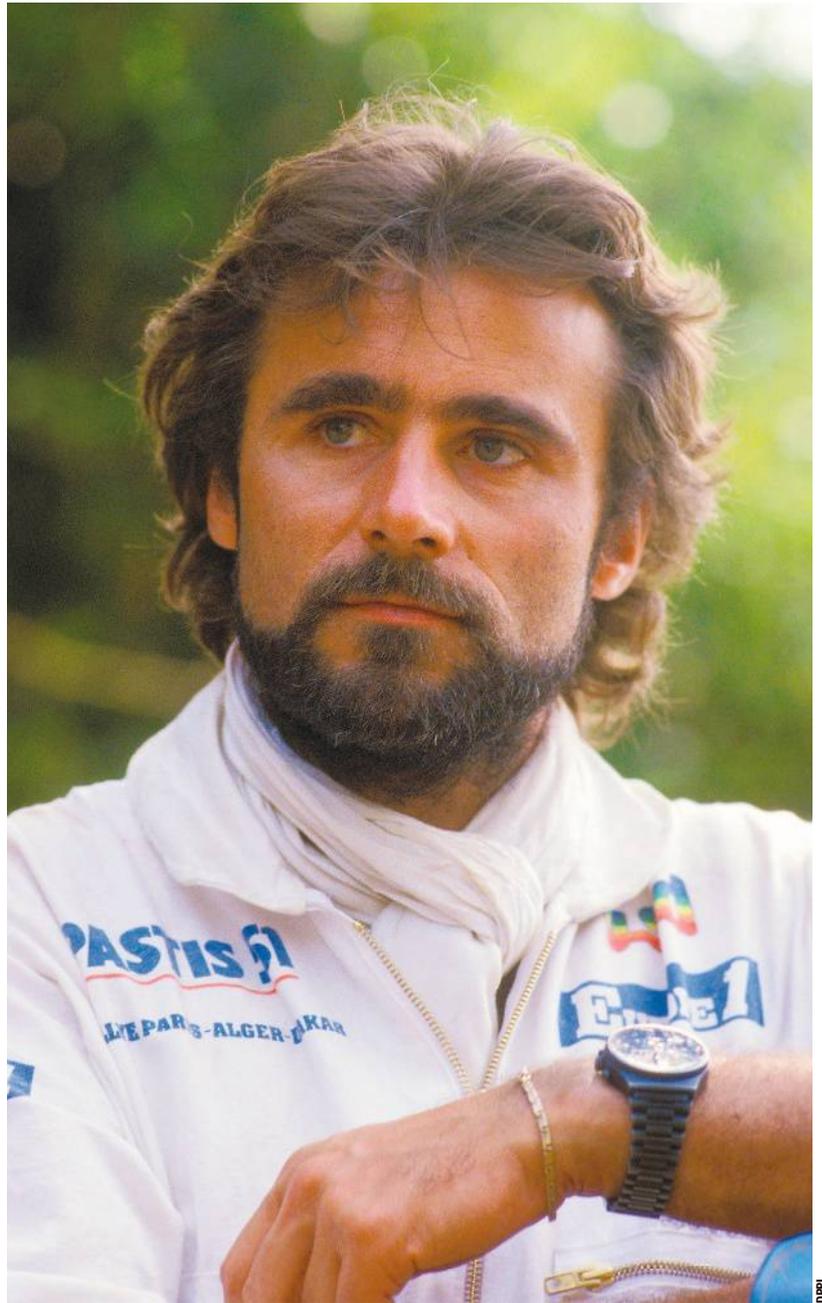
DE LA ROUTE À LA PISTE



DPPI / F. LEFLOCH

Ancien copilote, notamment d'Ari Vatanen avec lequel, il fut sacré champion du monde en 1981, le Britannique a eu très tôt le goût des affaires. Après avoir lancé David Richards Autosport, une société de conseils avec Rothmans comme principal client, il créa Prodrive en 1984, structure destinée à la compétition qui connut un rayonnement international dans les années 90 avec la marque Subaru et sa fameuse Impreza 555 bleue. Trois titres pilotes (Colin McRae en

1995, Richard Burns en 2001 et Petter Solberg en 2003) et deux Constructeurs (1996 et 1997) ont enrichi le palmarès de l'écurie anglaise qui a depuis quitté les rallyes. Quant à David Richards, avant d'explorer d'autres domaines comme la F1 (Benetton et BAR) ou l'Endurance (Aston Martin), il a été l'instigateur du WRC moderne, via l'éphémère société ISC. **E. BRI.**



DPPI

Thierry Sabine

LE VISIONNAIRE

S'il n'a pas « inventé » les rallyes-raids, cet ancien étudiant d'une école d'attaché de presse a été le premier à en exploiter le potentiel médiatique et dramatique. Honnête pilote de rallye et de circuit, il voit, selon la légende, sa vie bouleversée lors d'un rallye Abidjan-Nice, lorsqu'il passe deux

jours égaré dans le désert. En lançant le premier Paris-Dakar en 1979, il réussit un coup de maître, son épreuve devenant en quelques éditions une manifestation incontournable des sports mécaniques, tant sur le plan populaire que sportif. Dans les années 80, il peaufine son

personnage, dont le charisme est aussi certain que la mégalomanie. Disparu en pleine gloire dans un accident d'hélicoptère (partagé avec Daniel Balavoine. *Ndlr*) durant la 8^e édition du Dakar, en 1986, il n'aurait sans doute pas pu imaginer que son œuvre lui survivrait avec autant de succès. **PH. C.**

NOS 40 PERSONNALITÉS

Philippe Sinault

LA SIGNATURE DES GRANDS

D'abord pilote de FR en 1990, puis de F3, c'est pour organiser ses propres courses qu'il créa Signature. Il décida, dès 1993, de se consacrer au développement de son écurie et de jeunes pilotes. Initialement basé sur le circuit Paul-Ricard, avec ses associés Lionel Chevalier et le regretté Michel Raffaelli, Philippe Sinault est revenu vers Bourges (Cher), sa ville d'origine, faire grandir sa structure. Parallèlement, il a développé avec son frère cadet, Patrick, une activité vouée à l'organisation événementielle. Depuis le premier titre F3 de Jonathan Cochet en 2000, son équipe s'est forgée un gros palmarès international, avant d'aborder l'Endurance en LM P1 puis en LM P2, notamment avec Alpine depuis 2013. Enfin, Sinault est devenu constructeur avec Signa-tech pour produire les F4 de l'Auto Sport Academy.

J.-L. T.



DPPI / J.M. LE MEUR

Norbert Singer

NUMÉRO GAGNANT

Si, aujourd'hui, il officie en tant que conseiller technique pour la FIA et l'ACO, c'est au sein de la branche compétition de Porsche que l'ingénieur allemand a fait l'essentiel de sa carrière. La firme de Zuffenhausen sait qu'elle lui doit énormément puisqu'il a joué un rôle-clé dans chacune de ses seize premières victoires aux 24 Heures du Mans, à savoir toutes hormis celle de 2015. Missionné pour améliorer le refroidissement des boîtes de vitesses de la 917, il a ensuite eu en charge le développement des versions courses de la 911 (et donc la 935) ainsi que de la 936, puis a dessiné les 956 et 962. Dans les années 90, il a conçu la barquette TWR-Porsche avant de superviser la confection des 911 GT1. Il a également collaboré, dans les années 2000, aux versions compétition de la 996 et de la 997 avant de prendre sa retraite après avoir passé 40 ans au plus haut niveau. T.V.



DPPI

Jean Todt

DU SIÈGE DE DROITE AU TRÔNE DE PRÉSIDENT

Impossible de dissocier l'histoire du sport automobile français et international et la trajectoire sportive et politique de Jean Todt. Très vite, son rôle de copilote dévie vers le management. Pas étonnant dès lors de voir Jean Boillot, alors PDG de PSA, lui confier en 1981 la direction de Peugeot Talbot Sport. En 1984, Peugeot fait son retour en championnat du monde des rallyes et, dès l'année suivante, la 205 Turbo 16 écrase la concurrence. La FIA interdisant les Groupe B jugées trop rapides et dangereuses, Todt

lance en 1987 ses voitures sur le Paris-Dakar. Après quatre succès de rang, c'est au tour de la Citroën ZX Rallye-Raid de prendre le relais en 1991, car Peugeot a un objectif nouveau : les 24 Heures du Mans. La 905 remporte l'épreuve en 1992 et 1993, ainsi que le titre mondial des Voitures de Sport en 1992. Todt rêve de F1, mais la direction de PSA s'y oppose. Direction Maranello, où il prend en charge la gestion sportive de Ferrari en juillet 1993. Sous sa direction, le trio Schumacher/Brawn/Byrne domine les Grands Prix comme jamais

auparavant, avec cinq titres Pilotes et Constructeurs de suite entre 2000 et 2004. Nommé par ailleurs directeur général de Ferrari en 2004, Todt devient administrateur délégué en 2006. Il le restera jusqu'en mars 2009. En décembre de cette même année, il succède à la tête de la FIA à Max Mosley. Il est réélu le 6 décembre 2013. Lui qui a fait de la diminution des morts sur la route le combat de ses mandats, s'est vu nommer « Envoyé spécial des Nations Unies pour la sécurité routière » par Ban Ki-moon, secrétaire général de l'ONU, le 29 avril 2015. J.-M. D.



DPPI / E. GOODEN

Dr. Wolfgang Ullrich

LE SEIGNEUR DES ANNEAUX



DPP/ J.M. LE MEUR

D'une grande sensibilité, adoptant un comportement presque paternel avec les membres de son équipe, mais aussi doté de la rigueur nécessaire à tout bon chef d'entreprise ou meneur d'hommes, l'Autrichien a pris la tête d'Audi Sport en novembre 1993. Poste auquel il est toujours accroché même

si, à 65 ans, il pourrait s'en aller sous peu profiter d'une retraite bien méritée. Mais Audi, pas pressé de voir partir celui que tout le monde appelle « Le Docteur », a prolongé son contrat jusqu'à fin 2017. Sous sa houlette, la firme aux anneaux a notamment cumulé pas moins de 13 victoires aux 24 Heures du

Mans, 2 titres de champion du monde d'Endurance, 11 succès aux 12 Heures de Sebring, 4 couronnes Constructeurs et 9 sacres Pilotes en DTM, sans compter les multiples succès de ses équipes-partenaires en GT sur tous les continents, ainsi qu'aux 24 Heures de Spa ou aux 24 Heures du Nürburgring. **T.V.**

Frédéric Vasseur

DU GRAND ART

L'annonce la semaine passée de sa nomination à la direction de la compétition de Renault Sport F1 Team signifie, pour cet ingénieur diplômé de l'ESTACA, l'aboutissement d'une ascension entamée en 1991, comme stagiaire dans l'écurie ASM de Formule Renault, vite passée en F3. Devenu progressivement son propriétaire, il a su la mener aux plus grands succès à l'échelon national puis international. Avant d'étendre son entreprise vers les GP2 et GP3 Series, en s'associant



DPP/ F. GOUDEN

avec Nicolas Todt pour créer ART Grand Prix. Les deux teams fusionnés possèdent, à l'instar d'Oreca ou Dams, l'un des plus beaux palmarès des équipes françaises en circuit. Vasseur est aussi à la base de la diversification de sa société, notamment en assemblant les Formule e, et en accédant au DTM. **J.-L. T.**

Tom Walkinshaw

ESSAI TRANSFORMÉ

Champion d'Europe des voitures de tourisme en 1984, le Britannique fonde le Tom Walkinshaw Racing, dès 1975 et stoppe sa carrière de pilote quand le TWR prend en charge les Jaguar officielles en sports-prototypes, glanant deux victoires aux 24 Heures du Mans (1988/90) et trois titres mondiaux (1987/88/91). À l'été 1991, Flavio Briatore lui confie la direction de l'ingénierie de Benetton F1 qu'il réorganise autour de Ross Brawn -



DPP/ G. LEVRY

ex-Jaguar - avec à la clé deux titres Pilotes (Schumacher en 94 et 95) et un titre Constructeurs (95). Nommé à la tête de Ligier, il ne parvient

pas à délocaliser l'écurie en Angleterre et préfère racheter Arrows. Ses ambitions sont grandes - recrutement de Damon Hill pour 97 -, mais la faille ne pourra être évitée au cours de la saison 2002. La réussite qui le fuit en F1, l'accompagne en V8 Supercars où les Holden font merveille. Également connu pour son amour du rugby - il fut propriétaire du club de Gloucester -, il est décédé d'un cancer en décembre 2010, à l'âge de 64 ans. **J.-M. D.**

NOS 40 PERSONNALITÉS



DPPI / A. GULLAUMOT

Frank Williams

LE DERNIER DES MOHICANS

Il a traversé toutes les tempêtes et connu tous les honneurs. À presque 74 ans, Sir Frank porte dans ses gènes l'ADN même de la F1. C'est en 1969 qu'il débute dans la discipline reine, avec l'achat d'un ancien châssis Brabham. Les résultats encourageants de sa petite structure attirent l'attention du riche industriel Alejandro de Tomaso qui propose à Williams d'engager la monoplace maison lors de la saison 1970. Hélas, elle est trop lente et, surtout, Piers Courage se tue au Grand Prix des Pays-Bas. En 1971 et 1972, il aligne des châssis March « clients », puis décide de devenir constructeur à part entière. La voiture résonnant au nom de code

FX3 portera la dénomination de Polytoys, puis celle de Iso-Marlboro. Lâché par Iso en 1975, il s'associe à l'industriel canadien Walter Wolf qui ne tarde pas à prendre le contrôle de l'écurie. Williams s'éclipse pour mieux rebondir en 1978. L'année suivante, la FW07 scelle enfin son arrivée au sommet. Malgré un accident de la route qui le laisse tétraplégique en 1986, il fera le bonheur de Honda (titres Constructeurs 1986 et 87), puis Renault (1992, 93, 94, 96 et 97) avant que l'association, souvent houleuse avec BMW, de 2000 à 2005, ne le contraigne à redevenir l'écurie « privée » - au sens noble du terme - qu'elle est encore aujourd'hui. J.-M. D.

Malcolm Wilson

TRÈS FORD

À bientôt 60 ans, il les fêtera le 17 février prochain, Malcolm Wilson, promu officier de l'Empire britannique, est l'un des rares pilotes de haut niveau à avoir réussi une reconversion professionnelle exceptionnelle, en ayant créé de toutes pièces sa propre com-

pagnie. Manager avisé, il a réussi à reprendre les activités compétition de Ford en 1997 et à apporter au constructeur américain deux titres de champion du monde (2006-2007). La période faste de M-Sport avec Marcus Grönholm. Les succès commerciaux

des différentes Fiesta (S2000, RRC, R5, R2) permettent d'équilibrer les budgets pour engager une équipe officielle en WRC. De Petter Solberg à Éric Camilli, Malcolm Wilson a toujours réussi à dénicher des talents et à leur donner une chance de percer. E. BRI.



DPPI / F. BAUDIN

Toto Wolff

UNE FAIM DE LOUP

Pilote et investisseur autrichien, Torger Christian Wolff, dit « Toto », après avoir fait fortune via les sociétés d'investissement spécialisées dans l'Internet et les technologies de pointe, se tourne vers les entreprises de taille moyenne cotées en bourse comme Williams F1, dont il devient actionnaire en 2009, avant d'être nommé directeur exécutif en 2012. En janvier 2013, il se voit proposer par Mercedes d'entrer dans le capital de l'écurie F1 maison à hauteur de 30 % et d'en prendre la direction générale. Il succède ainsi à Norbert Haug à la tête des activités sportives de la firme de Stuttgart. Sous sa direction, l'écurie reste sur deux titres mondiaux

Pilotes et Constructeurs obtenus en 2014 et 2015. Il est aujourd'hui l'image de cette F1 moderne qui se veut à la fois innovante, élégante et abordable. J.-M. D.



DPPI / F. FLAMAND



EXPERIENCE

Venez découvrir le nouveau **YXZ1000R** en action
6 dates, 6 lieux pour l'essayer

2-3 avril

Circuit de Maricourt
MARICOURT (80)

9-10 avril

Circuit de la Ferté Gaucher
LA FERTÉ GAUCHER (77)

5-6 mars

GTR - MARCILLAT
EN COMBRAILLE (03)

16-17 avril

Château Pargage
SOULIGNAC (33)

12-13 mars

Château de Lastours
PORTEL-DES-CORBIÈRES (11)

19-20 mars

Circuit du Castellet
LE CASTELLET (83)



Réservez votre essai auprès du réseau officiel **YXZ1000R**

02	SOISSONS	LACH MOTOS	03 23 75 07 50	31	SEYSSES	JET CENTER 31	05 61 56 91 41	69	DARDILLY	ALEXIS MOTOS	04 72 52 76 76
03	TRETEAU	ETS DACHARD	04 70 34 71 47	33	LIBOURNE	SUD OUEST MOTO	05 57 55 28 89	74	ST JULIEN EN GENEVOIS	PROFIL MOTOS	04 50 35 04 68
06	MOUJANS SARTOUX	OFF ROAD 06	04 92 92 14 16	34	MAUGUIO	YAM 34	04 67 85 88 02	76	BAILLY EN RIVIERE	BAILLY LOISIRS	02 35 85 74 17
10	TROYES	MARTIN MOTOS	03 25 82 53 76	38	MENS	APL	04 76 34 61 48	77	BETON BAZOCHES	BRARD ET SARRAN	01 64 01 07 56
15	AURILLAC	MOTO 15000	04 71 63 61 14	42	SAINT ETIENNE	PHILIP MOTOS	04 77 81 16 50	77	PONTAULT COMBAULT	JET 7 PERFORMANCES	01 60 29 57 21
17	ROYAN	GAZON MOTOS	05 46 05 27 89	42	ROANNE	MOTO 42	04 77 71 25 96	78	CONFLANS ST HONORINE	CONFLANS MOTOS	01 39 19 28 25
18	ST DOULCHARD	CÔTE MOTO	02 48 68 07 07	42	FIRMINY	TECHNIC MOTOS	04 77 56 23 73	80	RIVERY	MOTO SPORT 80	03 22 71 85 85
19	BRIVE	MOTO 19000	05 55 87 01 80	47	BIAS	PLANET MOTO QUAD	05 53 71 75 51	81	VENES	JMB QUAD	05 63 55 59 97
20	LUMJO	CHANTIER NAVAL CALVI	04 95 60 70 98	54	NANCY	PALMI NEW BIKE	03 83 30 07 89	82	MONTAUBAN	ERIC QUAD	05 63 03 13 53
25	BESANCON	MIELLIN	03 81 50 17 40	59	SECLIN	DE DONCKER MOTO	03 20 06 63 53	84	AVIGNON	ESPRIT QUAD	04 90 82 30 27
27	LE NEUBOURG	ETS TRICHEUR	02 32 34 26 45	62	ST MARTIN AU LAERT	HOLESOT RACING	03 21 12 70 79	86	SAVIGNE	CAP MOTOCULTURE	05 49 87 86 66
30	NIMES	DUBOIS MOTO CENTER	04 66 29 75 50	66	PERPIGNAN	YAM 66	04 68 68 33 44				

○ = Revendeur officiel YXZ1000R

YAMAHA
Revs your Heart

*Et votre cœur bat plus fort

QUAND RENAULT METTAIT LE TURBO

À L'INSTAR D'AUTOHEBDO, LE SERVICE COMPÉTITION DE LA MARQUE AU LOSANGE EST NÉ IL Y A 40 ANS. SOUS L'AUTORITÉ DE GÉRARD LARROUSSE, CETTE STRUCTURE A RAPIDEMENT ACQUIS SES LETTRES DE NOBLESSE GRÂCE À SES SUCCÈS AU MANS ET SURTOUT EN FORMULE 1, À LAQUELLE LE MOTEUR TURBO-COMPRESSÉ A DONNÉ UN SÉRIEUX COUP DE BOOST.

FRANÇOIS HUREL

Novembre 1975. Alors que le moteur 1500 turbo effectue ses premiers tours de roues au Paul-Ricard, bien caché sous le capot d'un proto A441, Gérard Larrousse achève sa carrière de pilote au Tour de Corse, au volant d'une Alpine A110 jaune à parements blancs et noirs. Ces couleurs constituent la nouvelle identité de Renault en compétition : la transition est en marche. Depuis 1963, la Régie était surtout représentée par Alpine, dont les moteurs étaient préparés par trois entités distinctes : Gordini pour les Sport-Prototypes et la F2, Le Moteur Moderne pour la F3 et Mignetot - le plus souvent - pour le rallye. Cette situation complexe générait d'autant plus de tensions que les résultats n'étaient pas toujours à la hauteur. Le V8 Gordini fut une déception, ce 3.0 litres donné pour 310 ch en rendant une bonne centaine au Cosworth, également apparu en 1967. Après l'abandon des quatre Alpine A220 engagées aux 24 Heures du Mans 1969, Renault décida de se concentrer sur les rallyes, où la Berlinette faisait merveille.

L'INFLUENT MONSIEUR GUITER

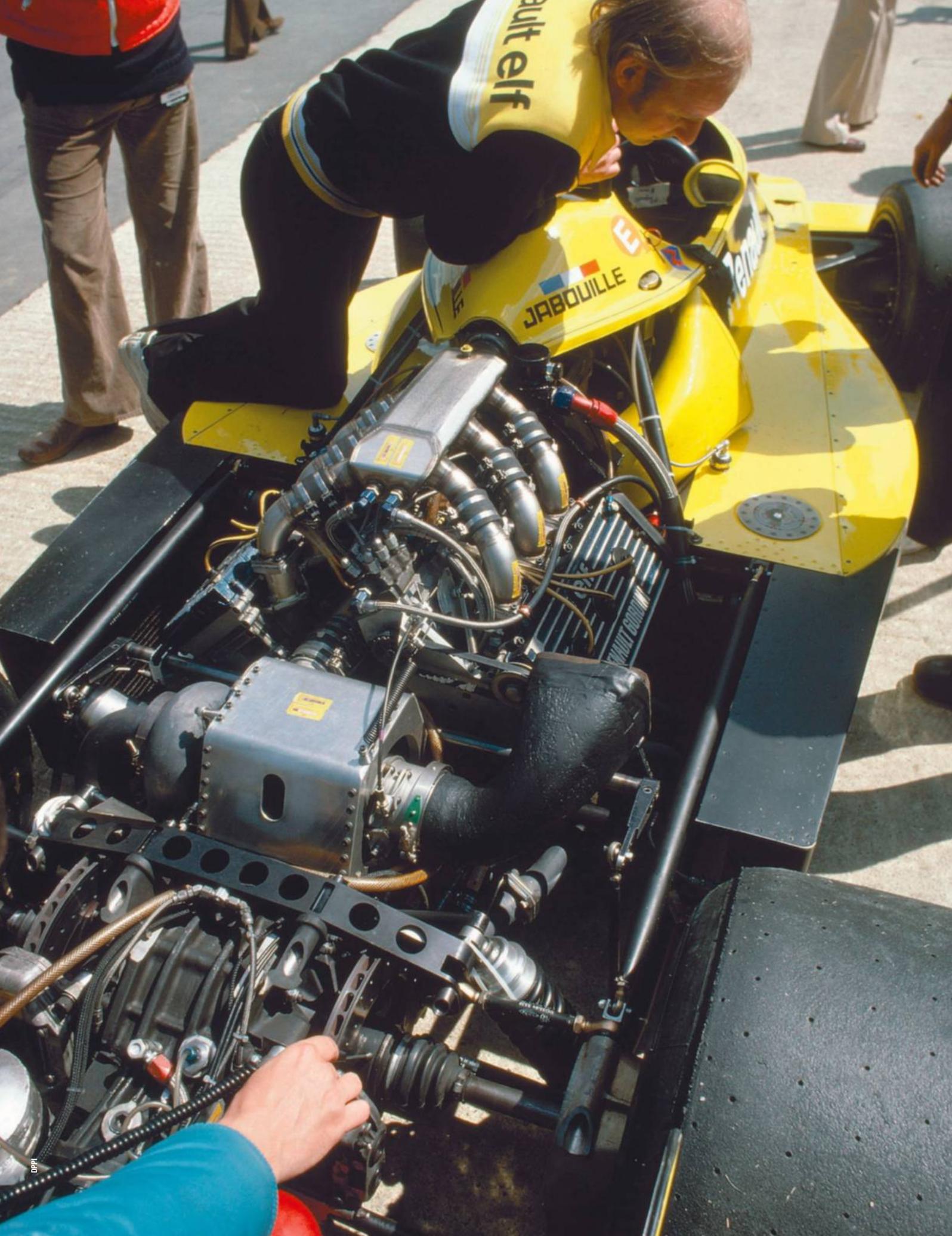
Au début des années 70, Renault n'est donc plus représenté en circuit, ce qui pose problème à Elf, dont le contrat avec Matra ne peut être renouvelé suite à l'alliance Matra-Simca-Shell. François Guiter, le très influent responsable de la compétition chez Elf, propose donc à la Régie de construire un nouveau moteur. Ce à quoi il s'entend répondre : « *Non seulement on ne saura pas quoi faire d'un tel moteur, mais on ne sait pas si nos gars seront capables de le concevoir.* » Les choses ont pourtant bien évolué depuis l'ouverture en 1969 de l'usine Renault-Gordini à Viry-Châtillon (Essonne). En dépit de son prestige, Amédée Gordini a été écarté au profit d'une nouvelle génération de motoristes apportant des idées neuves. Arrivé chez Alpine en 1967, Bernard Dudot a mis en place le premier département moteur de Dieppe. Ses travaux trouvent écho en 1971, à l'occasion du retour triomphal d'Alpine en F3, avec un moteur R16 plus compétitif et un châssis conçu par André de Cortanze et habillé par Marcel Hubert. Les succès remportés cette année-là par Patrick Depailler et Jean-Pierre Jabouille constituent le point de départ



du renouveau de Renault en circuit. Encouragé par cette progression, Elf commande à Viry l'étude et la construction d'un moteur à titre « d'essais spéciaux ». C'est ainsi qu'un V6 de 2.0 litres est conçu en 1972 par François Castaing et Jean-Pierre Boudy. Débutant en 1973 dans la barquette A440, ce V6 va survoler le championnat d'Europe des 2 Litres en 1974, Alain Serpaggi devançant Jean-Pierre Jabouille et Gérard Larrousse.

Impliqué dans la conception du V6, Dudot poursuit en parallèle d'étranges travaux sur un moteur de R16. Son truc à lui, c'est le turbo-compresseur : une technique issue des camions que les Américains ont adaptée à la course dans l'espoir de redonner du souffle au 4 cylindres Offenhauser. Avec succès puisqu'en 1968, Bobby Unser a remporté les 500 Miles d'Indianapolis au volant d'une Eagle-Offy turbo. Ce qui est bon sur un ovale ne l'est pas forcément ailleurs, mais l'idée du turbo fait son chemin, notamment chez Porsche qui en équipe sa Porsche 917 Can-Am en 1972. La même année, Alpine engage une A110 1600 turbo au Critérium des Cévennes. En dépit d'une voiture inconduisible, Jean-Luc Thérier parvient à s'imposer : « *Nous avons gagné un peu par hasard, surtout grâce à l'adresse du pilote, reconnaît Dudot, mais cette victoire a constitué un élément fort, car elle a attiré l'attention de Renault.* » En 1973, le motoriste quitte Dieppe pour Viry. Jean

Présentation de la RS01. Entourant Jean-Pierre Jabouille, on reconnaît François Castaing (accroupi), Gérard Larrousse (debout) et Jean Sage (assis sur le ponton). À droite, le 1500 cm³ à simple turbo Garrett.



elf

JABOUILLE

RENAULT



Silverstone 1977 : Renault, Michelin et le turbo-compresseur débutent conjointement en F1. Il faudra du temps pour que tout soit au point.

Terramorsi, responsable Compétition de Renault, l'envoie faire un stage de trois mois en Californie pour se perfectionner sur la suralimentation. À son retour, Dudot apprend que le projet V6 turbo est annulé, suite au choc pétrolier. Terramorsi le réactive toutefois en mai 1974 : « J'avais proposé le V6 turbo pour la simple raison que nous n'avions pas d'autre choix, rappelle Dudot. Il n'était pas question de créer un 3.0 litres pour faire de la F1 et le V6 constituait une excellente base. L'idée était de faire un sport-protos de développement pour voir ce qu'on pouvait obtenir. » Lorsqu'en décembre 1974, Jean-Pierre Jabouille teste pour la première fois le V6 turbo au Paul-Ricard, dans une barquette A441, il éprouve un sentiment de malaise : « La puissance n'arrivait qu'au bout de la ligne droite et je me disais que ça n'allait pas être facile. J'ai eu du mal à trouver mes mots pour expliquer la situation aux ingénieurs, sans les vexer. » Avec beaucoup de patience et d'abnégation, Jabouille va poursuivre ces essais et les progrès vont être spectaculaires. À tel point que le 23 mars 1975, l'Alpine A441 Turbo de Jabouille-

Le 2 litres turbo de l'Alpine A442, lors de ses débuts, en 1975. Ce moteur gagnera Le Mans trois ans plus tard.



LES GRANDES DATES

1976 : recrutement de Gérard Larrousse et création de Renault Sport.
1977 : débuts en F1 avec le V6 turbo (GB).
1979 : première victoire en F1 (France).

1986 : Renault devient simple motoriste pour un an.
1989-1997 : motoriste avec le V10 atmo.
2000 : rachat de l'équipe Benetton (avec un nouveau V10 en 2001).



Juin 1978 : sur les Champs-Élysées, les vainqueurs du Mans, Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud, démontrent que la Renault A442B (dépourvue de sa bulle) est bien une vraie biplace.

Le Mans 1977 : parties en première ligne, les élégantes Renault, nées Alpine, domineront avant d'être trahies par leurs pistons. Depailler-Laffite (n°8) seront les derniers à renoncer.



Larrousse débute victorieusement aux 1000 km du Mugello. Apparue à Dijon, l'A442 ne parviendra jamais à renouveler l'exploit : « Cette première victoire fut un concours de circonstances, que l'on a exploité, estime Dudot. Mais nous avons ensuite connu beaucoup de problèmes, notamment parce que la communication se faisait mal entre les parties châssis et moteur. »

LE MANS D'ABORD

Terramorsi étant appelé à d'autres tâches, il faut lui trouver un successeur. Ce sera Gérard Larrousse, qui possède déjà une expérience dans la gestion d'équipe à travers celle du mécène Paul-Henri Archambeaud, devenue Elf-Switzerland en F2. À 35 ans, le Lyonnais prend la difficile décision de renoncer au pilotage et rejoint Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine) durant l'intersaison 75-76. Officiellement créé le 12 avril 1976, Renault Sport ne sera mis en service que le 4 septembre. Mais le calendrier sportif n'attend pas. Dans un premier temps, la priorité va au Groupe 6, deux A442 étant alignées en championnat du monde. Malgré leur

2002 : retour en tant que constructeur.

2005 : premiers titres Constructeurs et Pilotes avec Alonso (réédités en 2006).

2009 : le « crashgate » éclate, un an après la victoire d'Alonso à Singapour.

2011 : Renault redevient simple motoriste.

2016 : retour en tant que constructeur suite au rachat de Lotus (ex-Renault, ex-Benetton).



rapidité, elles se feront humilier par l'unique Porsche 936. Manque de fiabilité du matériel, erreurs des pilotes ou des mécaniciens : rien n'aura été épargné à Larrousse au cours de cette saison 1976. C'est pourtant sur ces échecs successifs que va se construire l'équipe capable de remporter Le Mans. En 1976, une A442 en version sprint est engagée « pour voir ». La défaillance d'un piston provoque l'abandon de Jabouille-Tambay à la 11^e heure, mais l'expérience est positive, comme en attestent la pole position et le meilleur tour signés par le « grand blond ». Laissant de côté un championnat mondial dévalué, Larrousse va imposer en 1977 une

“AUTANT ON ÉTAIT À L'AISE AVEC LE 2 LITRES, AUTANT ON EN A BAVÉ AVEC LE 1500 CM³”

BERNARD DUDOT

préparation « en laboratoire » inspirée des méthodes de Matra.

Les tests d'endurance se succèdent et en juin, les Renault-Alpine (les noms ont été inversés) dominent les Porsche. Mais les Hunaudières, à l'époque sans chicanes, viennent à bout des pistons. Heureusement, la Mirage-Renault de Jarier-Schuppan sauve l'honneur en terminant 2^e derrière une Porsche 936 au moteur lessivé par l'intensité de la lutte. La revanche de 1978 sera de toute beauté. Avec des moteurs éprouvés sur l'anneau de vitesse de Columbus (Ohio) et sur un banc d'essais « moteur-boîte » spécialement mis en place à Viry, Renault et Alpine gagnent enfin Le Mans. Le mérite en revient à Jean-Pierre Jaussaud et Didier Pironi, dont l'A442B l'a emporté à l'usure sur l'A443 plus puissante de Jabouille-Depailler, trahis par leur moteur. Le soir même, Renault annonce qu'il ne remettra pas son titre en jeu : une faute de communication qui ternit ce succès, par ailleurs très populaire et conclu par une démonstration sur les Champs-Élysées.

PLACE À LA F1

Dès lors, la Formule 1 devient l'objectif principal. En ce mois de juin 1978, plus de deux ans se sont écoulés depuis les premiers tours de roues du 1500 turbo (*dont les deux premiers exemplaires ont été commandés par Elf. Ndlr*). Il convient de rappeler un point réglementaire capital : si en Sport-Prototypes, l'équivalence turbo-atmo était de 1,4, elle était de 2 en F1, ce qui obligeait à utiliser un moteur deux fois plus petit que la limite de cylindrée fixée alors à 3 litres. Au début des années 50, les moteurs à compresseur avaient brillé en F1, avant d'être condamnés par leur consommation autant que par la puissance sacrifiée à leur fonctionnement, le compresseur étant par principe entraîné par la chaîne de distribution. Au contraire, le turbo offre un gain presque « gratuit » en profitant du souffle perdu des gaz d'échappement. Encore faut-il réduire le temps de réponse, qui se compte alors en secondes. Malgré l'expérience acquise en Endurance, il faut refaire le même chemin avec le 1500. Ainsi, pour atteindre la même puissance qu'avec le 2 litres (500 ch), faut-il souffler à 1,4 bar au lieu de 0,8, avec des conséquences néfastes sur le temps de réponse. Après passage au banc durant l'été 1975, les premiers

essais ont lieu en novembre dans une A441, pendant que De Cortanze et Hubert conçoivent la monoplace A500 « laboratoire », première coque construite chez Alpine. Cette nouvelle voiture, conforme au règlement F1, effectue ses premiers essais en mars 1976, sur les pistes Michelin de Ladoux. Jabouille, qui ne compte alors qu'un départ en Grand Prix (France 75 sur Tyrrell), poursuit les essais à Dijon, à Jarama (Espagne), au Paul-Ricard et à Nogaro. Les débuts sont difficiles mais suffisamment encourageants pour que le feu vert soit donné le 19 juillet par Bernard Vernier-Palliez, qui a succédé à Pierre Dreyfus à la tête de la Régie, et par son directeur général pour l'Automobile, Bernard Hanon. Ces changements d'hommes à la tête de la direction ont sans doute pesé dans le choix définitif, annoncé peu avant la disparition de Jean Terramorsi, victime d'une crise cardiaque. En cette année 76, Renault Sport se bat sur tous les fronts et c'est en Formule 2 qu'elle obtient ses premiers lauriers. Jusqu'en 1975, les Elf 2 et Martini couraient avec des moteurs BMW

dérivés de la série, comme l'exigeait le règlement. Cette obligation étant levée en 1976, le V6 Renault devient éligible et équipe les deux écuries françaises, sous la responsabilité de François Castaing. C'est un carton plein, Jabouille étant sacré champion d'Europe sur sa Elf Switzerland devant les pilotes Martini, René Arnoux et Patrick Tambay, et son équipier Michel Leclère. Ce titre européen crédibilise Jabouille, qui en dix saisons de monoplace (F3 et F2), n'avait jamais été titré. C'est donc un pilote aussi expérimenté qu'affamé qui va accompagner Renault dans sa quête d'absolu. Michelin sera aussi du voyage avec son pneu radial. Dans ce contexte de nouveautés techniques tous azimuts, la capacité d'analyse de Jabouille va s'avérer cruciale. Estimant que c'est au pilote de diriger la mise au point et non à l'ingénieur, il se comportera en patron lors des séances d'essais.

1977, LE VRAI DÉPART

En décembre 1976, une toute nouvelle usine de 8000 m² est inaugurée à Dieppe (Seine-Maritime). Transfuge de Renault Suisse, Fred Knoflach en sera l'efficace directeur. François Castaing est nommé directeur technique de Renault Sport, chapeautant Viry et Dieppe. En désaccord sur les orientations techniques de la F1, De Cortanze ne tardera pas à partir. L'écurie Switzerland étant dissoute, Larrousse récupère le team-manager Jean Sage et le responsable de la fabrication, Jean-Claude Guénard. À cela, vient se greffer le chef mécanicien Daniel Champion. Renault Sport dispose désormais de structures et d'une organisation adéquates. C'est de Dieppe que partira la campagne mancelle, sous la houlette de François-Xavier Delfosse (châssis) et Bernard Dudot (moteurs). L'équipe F1 sera quant à elle basée à Viry, Larrousse et Castaing en étant quittes pour quelques navettes. Fruit d'un travail collectif chapeauté par ce dernier, la Renault RS01 est une voiture simple, dont les formes sont validées en mars 1977 dans la soufflerie de Saint-Cyr-l'École (Yvelines). Elle est présentée le 10 mai au pub Renault des Champs-Élysées, avant d'entamer ses essais au Paul-Ricard. Renault annonce se limiter aux 500 ch de la concurrence. Espérée à Dijon pour le Grand Prix de France (*3 juillet. Ndlr*), la RS01 débute finalement à Silverstone (*16 juillet. Ndlr*). Si c'était dans un souci de discrétion, ▶

c'est raté. Le turbo de camion utilisé - le modèle spécial commandé chez Garrett n'étant pas arrivé... - a bien du mal à tenir le choc. Les trois exemplaires qui explosent dans un nuage de fumée blanche valent illico à la RS01 le surnom de « yellow teapot » (*la théière jaune. Ndlr*). Renault débute en F1 sous les moqueries.

Qualifié 21^e à 1^{re}6 de la McLaren de James Hunt, Jabouille ne démérite pourtant pas. En course, il remonte en 16^e position avant de renoncer au 17^e

C'EST LE DÉPART FORCÉ DE PROST, AU TERME DE LA SAISON 1983, QUI METTRA RENAULT SUR LA MAUVAISE PENTE

tour, le turbo n'ayant pas digéré une fuite au niveau du collecteur d'admission. Absent aux deux courses suivantes (*Allemagne et Autriche. Ndlr*), Renault revient à Zandvoort, fin août, où Jabouille se qualifie 10^e avant d'être éliminé par un bris de suspension. Après deux nouveaux abandons à Monza et Watkins Glen, Renault conclut sa saison par une non-qualification à Montréal, circuit peu favorable à la RS01. En 1978, Renault n'entame sa campagne qu'à Kyalami (*3^e GP de la saison. Ndlr*), en Afrique du Sud, avec la RS02. 10^e à Monaco et 13^e à Jarama, Jabouille collectionne les abandons par ailleurs. Si l'introduction d'un échangeur air-eau (au lieu de air-air) à Zeltweg améliore la constance des performances, cela ne suffit pas à résoudre les problèmes de piston. Il faut attendre des conditions favorables (circuit et météo fraîche) pour que le Grand Blond marque enfin ses premiers points, en se classant 4^e à Watkins Glen. « *Autant on était assez à l'aise en temps de réponse et en utilisation avec le 2 litres, autant on en a bavé avec le 1500, rappelle Dudot. La tenue des pistons était un problème, nos sous-traitants n'avaient pas la technologie et on a dû courir avec ce qu'on avait, au vu et au su de tout le monde. Et une fois que nos fournisseurs ont été éduqués, nos concurrents ont pu en profiter.* »

DÉLIVRANCE ET DÉCEPTIONS

L'année 1979 voit la première saison complète de Renault, une deuxième voiture étant confiée à René Arnoux. Marcel Hubert s'étant familiarisé avec l'effet de sol, la RS10 qui débute au Grand Prix de Belgique marque une rupture. L'apparition du double turbo KKK est hâtée pour Monaco, mais les problèmes s'accumulent. Malgré la pole position réalisée par Jabouille avec la RS02 à Kyalami, la direction de Renault s'impatiente. La trêve d'un mois avant le Grand Prix de France est mise à profit et sur un circuit de Dijon favorable, c'est le jour de gloire. Auteur de la pole position, Jabouille laisse partir la Ferrari de Gilles Villeneuve, ménage ses pneus et porte l'estocade lorsque le Canadien perd les siens. Héroïque, ce dernier résistera au retour d'un René Arnoux transcendé. Ouvrant son score en F1 par un podium, le Grenoblois va confirmer en s'imposant à Zeltweg et Zandvoort, tandis que Jabouille ne marquera plus, étant poursuivi par les ennuis mécaniques. En 1980, Dudot deviendra directeur technique à la place de Castaing, appelé à d'autres fonctions chez AMC (American Motors

Corporation). Les saisons suivantes se ressembleront : des pole positions, des victoires et un manque de fiabilité, souvent pour des brouilles. Désabusé, Jabouille partira chez Ligier, ouvrant la porte à Alain Prost. Pour une cohabitation orageuse avec Arnoux, lequel cédera aux sirènes de Ferrari. Mais c'est le départ forcé de Prost, au terme de la saison 1983, qui mettra Renault sur la mauvaise pente. Entre-temps, la concurrence avait refait son retard en matière de turbo et les écuries traditionnelles étaient plus réactives que la Régie. À l'image de cette réclamation, espérée par Prost et jamais déposée, contre le carburant illégal utilisé par la Brabham-BMW de Nelson Piquet. Attiré par Ligier, Gérard Larrousse partira en 1985, un an avant que Renault ne se retire de la F1 en tant que constructeur. Trente ans plus tard, Carlos Ghosn a donné le feu vert pour un troisième épisode. Et les petits moteurs turbo sont plus que jamais d'actualité. ●

RALLYES

UN PROGRAMME SECONDAIRE



Les rallyes n'ont jamais été une priorité pour Renault Sport. Apparue au Tour Auto 1000 Pistes 1977. Celle-ci fut l'héroïne du Monte-Carlo 78, lorsque la neige permit à Ragnotti et Fréguelin de terminer dans le sillage de la Porsche 911 SC de Jean-Pierre Nicolas. L'année suivante, la R5 Turbo Groupe 4 développée par Michel Têtu apparaîtra au Giro d'Italia aux mains de Fréguelin. Homologuée par la suite en Groupe B, elle aurait pu jouer un rôle majeur en championnat mondial si Renault l'avait voulu. Au lieu de cela, l'équipe de Patrick Landon dut se

contenter des coups d'éclat de Jean Ragnotti. Lequel s'imposa au Monte-Carlo 1981, puis au Tour de Corse 1982 en compagnie du regretté Jean-Marc Andrié. En 1985, c'est au volant de la Maxi 5 que Ragnotti-Thimonier remportèrent un Tour de Corse endeuillé par la mort d'Attilio Bettega. En Groupe A, la R11 Turbo obtiendra de bons résultats au niveau mondial, aux mains de Jean Ragnotti et Alain Oreille. Ce dernier remportera ensuite la Coupe FIA des Voitures de Production en 1989 et 90, sur R5 GT Turbo.

F. H.

GÉRARD LARROUSSE

“NOUS AVONS ÉTÉ DES PRÉCURSEURS”



Gérard Larrousse a dû gérer des pilotes de caractère, à l'image de Jean-Pierre Jabouille et de René Arnoux.

À l'origine de Renault Sport, Gérard Larrousse en fut le directeur général de 1976 à 1984. Nul n'était mieux placé que lui pour en évoquer les débuts.

COMMENT AVEZ-VOUS ÉTÉ APPROCHÉ PAR RENAULT ?

C'est Michel Rolland, patron des Relations Extérieures, qui m'a transmis la proposition de Renault. Je l'ai acceptée alors que je disputais la dernière manche du championnat d'Europe, à Vallelunga (le 12 octobre 1975. Ndlr). Après une entrevue avec le DRH, j'ai été embauché comme Directeur du Service Compétition, et j'ai pris mes fonctions à Billancourt. Ce service était rattaché à la direction générale et mon patron était Christian Martin, chef du Produit. Au-dessus, il y avait Bernard Hanon (le Directeur Général Automobile. Ndlr). L'objectif était de valoriser le nom de Renault sur un plan international à travers la compétition.

QU'AVEZ-VOUS TROUVÉ À VOTRE ARRIVÉE ?

Je me suis d'emblée heurté à de sérieux problèmes, car il y avait des entités séparées. En tant que pilote Renault (en 1975 sur Alpine A442. Ndlr), j'avais déjà constaté ce manque de cohésion entre Alpine et Renault-Gordini. Il y avait aussi un département « Pays de l'Est » à Boulogne-Billancourt, qui faisait courir des voitures dérivées de la série. Tout cela manquait d'homogénéité et c'est pour cela que j'ai proposé la création de Renault Sport. Nous avons été des précurseurs, puisque Peugeot et Citroën ont procédé de même par la suite.

VOS DÉBUTS AUX 300 KM DU NÜRBURGRING 1976 N'ONT PAS ÉTÉ FACILES ?

C'est effectivement un mauvais souvenir, Jabouille et Depailler s'étant accrochés bêtement avant le 3^e virage. Ce n'était pas très glorieux. Il y avait une rivalité entre eux qui n'était pas facile à gérer, d'autant que j'avais été leur équipier. Je leur faisais confiance et ce fut une situation difficile pour moi. J'ai sanctionné Patrick en le suspendant pour quelques courses, mais avec le recul, je pense que les deux étaient respon-

sables. Ensuite, c'est le manque de fiabilité de la voiture qui nous a empêchés de gagner. De cette saison 1976, je garde surtout le souvenir du Mans, où j'avais décidé d'engager une voiture en version 1000 km, afin d'acquiescer de l'expérience. Cela nous a permis d'aborder la campagne du Mans sur de bonnes bases. Nous avons mis deux ans pour gagner face au plus redoutable des adversaires, Porsche.

COMMENT L'AVENTURE F1 A-T-ELLE COMMENCÉ ?

Le 1500 turbo tournait déjà quand je suis arrivé, je l'ai même essayé au Paul-Ricard dans une A441. Quant à la A500 « laboratoire », il s'agissait d'un projet purement Alpine. Renault n'a pris sa décision qu'en juillet 1976. Je me revois encore dans le bureau de Bernard Hanon, lorsqu'il m'a demandé : « Gérard, est-ce que vous pensez qu'on peut faire quelque chose en F1 ? » Je lui ai répondu : « Si on développe correctement le moteur turbo, on a des chances de gagner sur les circuits en altitude. Quant à remporter le championnat du monde, ce sera plus compliqué. » Il faut rappeler que nous partions avec beaucoup d'inconnues : le moteur, mais aussi le châssis et les pneus. La tâche s'annonçait difficile.

QUEL A ÉTÉ LE RÔLE DE JEAN-PIERRE JABOUILLE DANS LA MISE AU POINT ?

Très important, puisqu'il a été notre premier pilote. Cela a été difficile pour lui. Moi-même j'ai reconduit la RS01, il y a quelques années, et je n'en ai que plus d'admiration pour nos pilotes. Elle était très délicate à piloter en raison du temps de réponse du turbo et des pneus Michelin qui ne chauffaient pas assez vite. C'était un exercice d'équilibriste, mais peu à peu, Jean-Pierre est arrivé à faire marcher l'ensemble. L'adoption du double turbo en 1979 et la diminution de la taille des turbos nous aura permis d'accéder à la victoire.

LE V6 TURBO POUVAIT-IL ÊTRE FOURNI À D'AUTRES ÉQUIPES DÈS 1977 ?

Nous l'avons proposé à Ken Tyrrell, mais il n'en a pas

voulu, alors que nous avons signé un contrat en 1977. Après avoir fait nos preuves, nous l'avons fourni à Lotus en 83, puis à Ligier en 84 (Tyrrell ne succombera au turbo qu'en 1985. Ndlr). Heureusement, nous avons trouvé en Mécachrome le partenaire idéal, capable de fournir à nos clients des moteurs aussi bons que les nôtres.

AVANT LA VICTOIRE AU GRAND PRIX DE FRANCE 1979, RENAULT A-T-IL FAILLI ARRÊTER LA F1 ?

J'ai eu le sentiment que le programme était menacé à Monaco. Nos pilotes ne s'en sortaient pas sur ce circuit sinueux et les responsables de Renault voulaient que j'arrête les voitures. Ce que j'ai refusé de faire. En interne, certains critiquaient notre présence en F1 et il m'était de plus en plus difficile d'expliquer chaque lundi nos problèmes techniques. Nous étions à la limite de ne plus pouvoir justifier ce programme et tout a basculé au bon moment. Rapide et situé à 700 m d'altitude, le circuit de Dijon nous a été favorable et cette victoire a été un sauvetage.

ON A BEAUCOUP PARLÉ DES LOURDEURS DE RENAULT. QU'EN ÉTAIT-IL ?

Quand je revois cette période, je me dis que j'étais quand même assez libre. Ma hiérarchie m'a surtout aidé. La seule chose qui m'ait gêné, c'est qu'il fallait rester dans une enveloppe budgétaire représentant 1/1000^e du chiffre d'affaires de Renault. Quand j'ai demandé un budget supplémentaire pour développer l'injection électronique, le pas n'a pas été franchi assez vite. C'est un point sur lequel on a péché et qui nous a peut-être coûté le titre en 1982.

C'EST CE QUI EXPLIQUE LES ÉCHECS SUCCESSIFS AU CHAMPIONNAT DU MONDE ?

En 1983, nous avions toutes les chances de gagner. C'est l'essence non conforme utilisée par Brabham-BMW, lors des trois derniers Grands Prix, qui nous a privés du titre. J'étais favorable à une réclamation, mais Elf nous en a empêchés car c'eût été reconnaître que leur essence était de moins bonne qualité.

L'ÉVICTION D'ALAIN PROST NE FUT-ELLE PAS UNE ERREUR ?

On ne s'entendait plus avec Alain, car il pensait qu'on ne faisait pas tout ce qu'il fallait. Le temps était donc venu de se séparer. J'aurais voulu le remplacer par Niki Lauda, mais cela n'a pas pu se faire.

POURQUOI ÊTES-VOUS PARTI FIN 1984 ET AVEZ-VOUS DES REGRETS ?

Je ne voulais pas terminer ma carrière chez Renault, j'avais besoin de changer d'air. Il n'y a aucune décision que je regrette. Nous avions gagné Le Mans, des Grands Prix et fait passer le turbo dans les mœurs. Je crois avoir fait de mon mieux et ce fut une époque très enrichissante pour moi.

Propos recueillis par F. Hurel

NOS 40 VOITURES

EN L'ESPACE DE QUATRE DÉCENNIES, DES CENTAINES DE CRÉATIONS SONT NÉES, ONT VÉCU, PUIS DISPARU. MAIS CERTAINES, PLUS QUE D'AUTRES, DANS LE DOMAINE DU SPORT AUTOMOBILE, ONT SU S'INSCRIRE DANS L'HISTOIRE DE PAR LEUR SUPÉRIORITÉ TECHNIQUE OU LEUR PALMARÈS. VOICI CELLES QUI NOUS ONT LE PLUS MARQUÉS, DANS LEUR CATÉGORIE RESPECTIVE ET PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

FRANÇOIS HUREL

Ferrari 312 T2

LA RENAISSANCE DE MARANELLO

En 1974, Ferrari renonce à l'Endurance pour se consacrer entièrement à la F1, sous la direction technique d'un Mauro Forghieri ressorti du placard. Après avoir rendu la 312 B3 compétitive, l'ingénieur multi-tâches conçoit la 312 T (T pour boîte transversale), qui domine la saison 75 et permet à Niki Lauda de remporter son premier titre mondial. La T2 qui débute au Grand Prix d'Espagne 1976 n'en est qu'une évolution, les grandes lignes restant identiques : châssis de type Aéro (tubulaire renforcé par des tôles d'aluminium) et, ce qui fait sa force, boxer 12 cylindres dépassant

les 500 ch. C'est avec cette voiture que Lauda mène l'essentiel de sa campagne 1976, marquée par son accident du Nürburgring, son incroyable come-back de Monza et son retrait sous le déluge du Mont Fuji, qui lui coûte la couronne mondiale au profit de James Hunt (McLaren). L'année suivante, l'Autrichien parvient à la reconquérir avec seulement trois victoires, face à une opposition aussi diverse qu'inconstante. Pour conclure, la T2 débute la saison 78, permettant à Carlos Reutemann de s'imposer au Brésil et d'offrir aux Michelin radiaux leur premier succès en F1. Après quoi la T3 prendra le relais.



Tyrrell P34

SIX ROUES... MAIS PAS DE PNEUS



C'est au Grand Prix d'Espagne 1976 que débute une des voitures les plus étonnantes de l'histoire de la F1. Elle n'est pas l'œuvre de Colin Chapman, mais bien du conservateur Ken Tyrrell. Conçue par Derek Gardner, la P34 à moteur V8 Cosworth se distingue par ses quatre roues minuscules à l'avant, censées favoriser l'entrée en virage tout en réduisant le maître-couple (*surface aérodynamique frontale du véhicule*. Ndlr). Ce concept audacieux est prometteur : après avoir terminé 2^e et 3^e à Monaco, Jody Scheckter et Patrick Depailler signent le doublé sur le tracé atypique d'Anderstorp (Suède), dès la 4^e sortie de la voiture. 2^e sur des circuits aussi

probants que Brands Hatch, le Nürburgring ou Watkins Glen (USA), Scheckter termine 3^e du championnat, juste devant Depailler, 2^e au Paul-Ricard et à Mosport (Canada). Cet excellent début ne sera, hélas, pas confirmé en 1977, Goodyear ne faisant pas les efforts attendus par Tyrrell pour développer des pneus spécifiques. Avec un seul podium à Zolder, Ronnie Peterson est à la rue... Davantage passionné par le challenge technique, Depailler effectue une bonne fin de saison, mais se contente de la 8^e place au championnat. Insuffisant pour que le concept parvienne à s'imposer. Tyrrell reviendra aux 4 roues dès 1978.

Renault RS 01

L'HEURE DU TURBO



Conçue par l'équipe de François Castaing, elle n'était ni très belle ni très réussie. Et pour tout dire, elle n'avait à ses débuts que des défauts. Mais la RS01 a révolutionné la F1 pour deux raisons : techniquement par son V6 1500 cm³ turbo, et politiquement, car Renault était le premier constructeur de cette envergure à s'engager en F1 depuis Mercedes en 1954-1955. Moquée par les Britanniques, la « yellow tea pot » a aussi permis à Michelin de tester ses carcasses radiales en F1 avant de signer avec Ferrari. Après une demi-saison difficile en 1977 (4 abandons et une non-qualification), la RS01 n'a marqué ses premiers points que fin 78, à Watkins Glen. La pole position réalisée par Jean-Pierre Jabouille à Kyalami (Afrique du Sud), début 79, annonce enfin des lendemains qui chantent. C'est avec la RS10 à effet de sol et double turbo KKK (au lieu du simple Garrett d'origine) que le grand blond va voir ses efforts récompensés au Grand Prix de France 1979, disputé à Dijon. L'aboutissement d'un long développement entamé trois ans plus tôt avec la A500 « laboratoire », alors que personne ne croyait au turbo.

Lotus 79

FILLE DU VENT



En 1977, Ralph Bellamy et l'aérodynamicien Peter Wright se lancent dans l'exploration d'une technique encore inconnue en F1 : l'effet de sol. Avec la bénédiction de Colin Chapman, la Lotus 78 inaugure l'ère des wingcars. Celle-ci défriche un nouveau domaine et il faudra attendre sa 4^e course (Long Beach) pour la voir s'imposer. Andretti remporte trois autres victoires, mais le manque de fiabilité de

son Cosworth le prive du titre. Le secret a été si bien gardé que l'opposition n'a rien de nouveau à présenter pour 1978. Lotus garde en réserve son arme absolue, la 79. Celle-ci n'apparaît qu'en Belgique, au tiers de la saison. D'une beauté à couper le souffle, elle est surtout d'une efficacité stupéfiante en grandes courbes, son effet de sol étant renforcé par des jupes coulissantes. Face à une concurrence

déseparée, Lotus aligne pole positions et doublés durant l'été, Peterson se montrant un lieutenant loyal pour Andretti. Mais sa disparition à Monza, le jour où son équipier américain est titré, jette une ombre. La fin de saison tonitruante de Jean-Pierre Jarier remettra du baume au cœur des noir et or. Et la 79 poursuivra sa carrière l'année suivante afin de pallier les manques de la 80.

NOS 40 VOITURES

Ligier JS11 **L'OCCASION MANQUÉE**

Elle aurait pu, aurait dû, porter Ligier vers le titre mondial. Œuvre de Gérard Ducarouge et Michel Beaujon, la JS11 était une superbe copie de la Lotus 79: coque aluminium, moteur V8 Cosworth, boîte Hewland, les fameux pontons en forme d'aile d'avion inversée et jupes coulissantes. En alignant Patrick Depailler au côté de Jacques Laffite, Guy Ligier pouvait compter sur deux pur-sang. Piqué au vif, le second survole les deux premiers Grands Prix de la saison 79, en Argentine et au Brésil. Ayant pris ses marques, le Clermontois s'impose à son tour en

Espagne. Mais après Monaco, un accident de deltaplane le met hors-jeu. Jacky Ickx le remplace, mais le Belge n'est plus dans le coup en F1. Laffite se retrouve seul, aux prises avec une voiture qui a perdu de son efficacité, car les pontons se déforment. Lorsque le problème est identifié, il est trop tard: Ferrari, Renault et Williams ont pris les devants. Malgré trois podiums successifs, Laffite glisse à la 4^e place du championnat. En 1980, l'évolution JS11-15 donnera l'occasion au duo Laffite-Pironi de mener Ligier vers la 2^e place du championnat Constructeurs.



DPA

McLaren MP4-1 **EMPREINTE CARBONE**

Si la MP4-1 a marqué l'histoire de la F1, c'est qu'elle fut la première à bénéficier d'une coque en fibres de carbone. Une avancée considérable en matière de rigidité et surtout de sécurité. La paternité en revient à John Barnard

pour la conception et à la firme aéronautique Hercules pour la réalisation. C'est aussi la première McLaren de l'ère Ron Dennis, après le départ de Teddy Mayer. Apparue au Grand Prix d'Argentine, 3^e manche de la saison

1981, la MP4-1 a également remis McLaren sur la voie du succès, après quatre ans de descente aux enfers. L'événement s'est produit à Silverstone, grâce à John Watson, 6^e du championnat tandis qu'Andrea de Cesaris battait tous les records... de sorties de route. L'année suivante, l'évolution MP4-1B permettait à Lauda de faire un come-back victorieux (à Long Beach et Brands Hatch), tandis que Watson se classait 3^e au championnat avec deux victoires également. L'Irlandais confirmait en s'imposant à Long Beach en 1983 avec la MP4-1C, avant que le moteur Tag-Porsche ne remplace le bon vieux Cosworth DFV, présenté 16 ans plus tôt. Dans le même temps que la coque carbone, le turbo s'était généralisé en F1.



DPA

Lotus 97 T

LA FIANCÉE DU MAGICIEN

Contrairement à d'autres Lotus, elle n'avait rien d'exceptionnel, si ce n'est l'élément situé entre le volant et l'arceau de sécurité : le pilote. Aux mains de « Magic » Ayrton Senna, la 97 T, 3^e Lotus conçue sous la direction de Gérard Ducarouge, a défié les lois de l'équilibre et de la force centrifuge. Son Renault V6 turbo dépassant 800 ch en qualifications lui a permis de décrocher 8 pole positions

(7 pour Senna, 1 pour De Angelis) et 3 victoires (Portugal et Belgique pour Senna, Saint-Marin pour De Angelis). Malheureusement, ce puissant moteur souffrait d'une consommation excessive et d'un manque de fiabilité, ce qui a empêché le Brésilien de se battre pour le titre mondial. Mais le niveau d'engagement de Senna tout au long de la saison a marqué les mémoires. L'histoire se répétera

avec la 98T en 1986. Il faudra attendre la 99T pour revoir une innovation digne de Lotus : la suspension active. Mais rien ne remplacera l'impression laissée par cette flèche noir et or surmontée d'un casque jaune, au cours de la saison 85. À l'image de cette victoire écrasante sous le déluge d'Estoril ou de cette stérile, mais magnifique, séance de rodéo dans les rues d'Adélaïde.



DPP

McLaren MP4-4

LA DOMINATRICE

En 1988, le turbo vit sa dernière saison avant le retour réglementaire à l'atmosphérique. Honda s'associe à McLaren et pousse Ayrton Senna au côté d'Alain Prost, tandis que Gordon Murray affine le concept de voiture ultra-basse initié avec sa Brabham BT55 de sinistre mémoire. Le dessin, fort réussi, est confié à Steve Nichols. Dès les premiers pas de la MP4-4, Prost et Senna réalisent qu'ils disposent de l'arme absolue. Leur rivalité n'en sera que plus belle, les propulsant dans une sorte de monde parallèle. 15 pole positions en 16 Grands Prix (13 à 2 pour Senna) et 15 victoires (8 pour Senna et 7 pour Prost). La Ferrari de Gerhard Berger ne ramasse que les miettes : pole à Silverstone et victoire à Monza, avec l'aide involontaire de Jean-Louis Schlesser, avec

lequel Senna s'est accroché en lui prenant un tour. Sans cela, c'était le grand chelem pour Ron Dennis, inconsolable d'avoir manqué celui-ci. Passé maître dans l'art d'exploiter le V6 turbo

Honda, Senna remporte un premier titre transcédé par la résistance héroïque de Prost. Depuis, aucune F1 n'a dominé les Grands Prix de la sorte, pas même les récentes Mercedes.



DPP

Tyrrell 019

MA SORCIÈRE BIEN AIMÉE



DPP

« Dernier Mohican » du Cosworth DFV, Tyrrell est au creux de la vague lorsque Harvey Postlethwaite et Jean-Claude Migeot arrivent à Ockham à la fin des années 80. Le retour en grâce du moteur atmosphérique va donner un regain de forme à Tyrrell. Tout commence par la 018 propulsée par le V8 Cosworth DFR. Menée à la cravache par Jean Alesi, elle crée la surprise au Grand Prix des États-Unis, qui ouvre la saison 1990, dans les rues de Phoenix. En tête pendant une trentaine de tours, le Français ne s'incline qu'après une résistance héroïque face à la McLaren d'Ayrton Senna. Un pas de plus est franchi avec la 019, qui apparaît à Saint-Marin. Son nez retroussé dû à Jean-Claude Migeot va faire école. Il permet d'améliorer le flux d'air sous la voiture et d'engendrer davantage d'appui. Avec son « petit » Cosworth 3,5 L de 620 ch, amélioré par Brian Hart, Alesi termine 6^e à Imola, puis 2^e à Monaco, où l'agilité de la Tyrrell et la souplesse de son moteur font merveille. Faute de moyens et de développement, la suite de la saison sera moins brillante, mais Tyrrell n'en termine pas moins 5^e du championnat Constructeurs et premier « privé ». Et, bientôt, toutes les F1 auront le nez retroussé.

NOS 40 VOITURES

Williams FW14B **LE SUMMUM DE LA TECHNOLOGIE**

Au début des années 90, Williams se lance dans une course en avant technologique qui va faire d'elle l'équipe à battre. Il est vrai que tout est réuni pour connaître le succès : un moteur V10 Renault 3,5 L fiable et performant, une équipe technique emmenée par Patrick Head et Adrian Newey et deux pilotes complémentaires : l'expérimenté Riccardo Patrese et le fougueux Nigel Mansell. Ce

demier va se révéler le pilote idéal pour ces monoplaces bourrés d'électronique et réclamant une confiance absolue. En 1991, il est battu dans la course au titre par Senna (McLaren-Honda), la boîte de vitesses semi-automatique de la FW14 manquant de fiabilité. L'année suivante, la FW14B reçoit une suspension active et un anti-patinage, faisant entrer la F1 dans le XXI^e siècle avec une décennie

d'avance. À son volant, Mansell aligne 14 pole positions et 9 victoires (deux records) et est assuré du titre aux deux tiers de la saison. Avec une seule victoire, Patrese est vice-champion et contribue aux premiers titres mondiaux de Renault. En 1993, l'ABS apparaît sur la FW15 du duo Prost-Hill avant que la FIA ne mette un coup d'arrêt à cette débauche technologique.



DPI

Benetton B194 **LA MAUVAISE RÉPUTATION**

En 1994, l'équipe Benetton dirigée par Flavio Briatore et Tom Walkinshaw parvient à maturité en même temps que Michael Schumacher. En affaiblissant Williams, le nouveau règlement interdisant les aides au pilotage fait aussi le jeu d'Enstone, où la brillante équipe technique emmenée par Ross Brawn et Rory Byrne a conçu la B194, énième évolution de la B191 de John Barnard. Celle-ci reçoit le nouveau V8 Ford Zetec R, conçu par Cosworth. Schumacher entame son duel avec Senna par deux victoires à zéro, puis survient le drame d'Imola. Dès lors, Williams ne peut compter que sur Damon Hill pour barrer la route du titre à l'Allemand. Après une 4^e victoire à Monaco,

Schumacher connaît une période tumultueuse marquée par deux déclassements et deux courses de suspension. On y voit une volonté de la FIA de sanctionner Benetton à défaut de pouvoir prouver que la B194 dispose d'un contrôle électronique de départ. En Australie, sur le circuit

d'Adélaïde, Schumacher arrache le titre à la suite d'un accrochage avec son rival anglais. Benetton confirmera l'année suivante avec le V10 Renault. Qu'elle ait été une tricheuse ou pas, la B194 aux 8 victoires aura permis à un grand champion d'atteindre la consécration.



DPI / G. LEVET

Ferrari F2004

LA PLUS GLORIEUSE



DPI

À l'aube du nouveau millénaire, la restructuration entamée en 1993 de la Scuderia par Jean Todt porte enfin ses fruits. À partir de 1999, Ferrari va aligner six titres Constructeurs, Michael Schumacher étant champion du monde de 2000 à 2004. La F2004 constitue le haut de la vague rouge. Comme toutes les Ferrari de ce début de siècle, elle est conçue par Ross Brawn et Rory Byrne. Le moteur signé Paolo Martinelli demeure un V10 à 90° de 3 litres, dépassant 900 ch et accouplé à une boîte 7 vitesses ultra-compacte. Il affronte avec brio la nouvelle règle du moteur unique (essais et course). Chaussée de Bridgestone rainurés qui lui vont si bien, la F2004 permet à Schumacher de battre le record de victoires en une saison (13). Succès complété par la solide prestation de Rubens Barrichello, vice-champion avec deux victoires. La F2004 n'a donc laissé que 3 courses sur 18 à la concurrence. En 2005, un changement de règlement (aérodynamique, pneus) contribue au déclin de la Scuderia, la F2004 ne parvenant plus à gagner. Dernière Ferrari de la période V10 3 litres, la F2005 lui succède plus tôt que prévu, à Bahreïn. Sa seule victoire aura lieu à Indianapolis, suite au forfait des équipes Michelin.

Renault R25 **LA CHAMPIONNE DU LOSANGE**

En 2002, la firme française effectue son retour en tant que constructeur à part entière, après avoir racheté Benetton. Mais l'audacieux V10 à 111° n'apporte pas les résultats escomptés par Patrick Faure et Flavio Briatore. Bernard Dudot est donc rappelé pour concevoir un V10 à 72°, qui équipe la R24. En 2005, il est amélioré par l'équipe de Rob White, tandis que Tim Densham conçoit la R25 sous la direction de Bob Bell. Plus facile à piloter que sa devancière, la R25 se distingue par sa quille en V améliorant le rendement aérodynamique et par une gestion électronique

reliant châssis et moteur. Certaines de ses petites trouvailles aéro feront école. Giancarlo Fisichella l'impose dès sa première sortie en Australie, mais l'Italien ne parvient pas à confirmer. Aux mains d'un Fernando Alonso parvenu à maturité, la R25 chaussée de Michelin se montre aussi performante que fiable. L'Espagnol remporte 7 victoires sur la route de son premier titre, le premier également de Renault en tant que constructeur. Tombeuse des Ferrari, la R25 reste la dernière championne de la période V10 3 litres.



DPP / G. LEVENT

Red Bull RB9 **DES AILES POUR VETTEL**

Après avoir racheté Jaguar Racing en 2005, puis attiré Adrian Newey, Red Bull Racing s'associe à Renault en 2007, puis recrute Sebastian Vettel en 2009, année des premières victoires. De 2010 à 2013, l'Allemand et Milton Keynes alignent 4 doubles titres mondiaux. La RB9 est l'ultime évolution d'une glorieuse lignée de monoplaces conçues par Newey et propulsées par le V8 Re-

nault de la période 2,4 litres. Sans trouvaille géniale ni défauts, la RB9 fait dans l'éprouvé. Alors que Ferrari et McLaren relancent la mode des suspensions à tirants, Newey reste fidèle aux poussants, son principal souci étant l'adaptation aux nouveaux Bridgestone. C'est d'ailleurs à partir du moment où le manufacturier reviendra aux spécifications 2012, après une série d'éclatements

à Silverstone, que la Red Bull deviendra irrésistible. Au sommet de son art, Vettel aligne 13 victoires, dont 9 consécutives (record) en fin de saison. Il ne laisse aucune chance à son équipier Mark Webber, 3^e du championnat sans la moindre victoire. Plus encore que la Renault R25, la Red Bull RB9 marque la fin d'une époque, avant le passage au moteur hybride.



DPP / V. CURTICHER

Mercedes W05

L'ÉTOILE DU FUTUR



DPP / F. GOODEN

L'introduction du V6 turbo/hybride de 1600 cm³, en 2014, est une révolution technique que Mercedes a mieux appréhendée que les autres. Construite en 2010 sur les bases de Brawn GP, l'équipe de Brackley, dirigée par Toto Wolff et Niki Lauda, a trouvé en Paddy Lowe un directeur technique de haute volée pour remplacer Ross Brawn en 2014. Homogène car conçue comme une entité châssis-moteur, performante et fiable, la création d'Aldo Costa a permis à Lewis Hamilton de remporter le titre malgré la résistance de Nico Rosberg jusqu'à Abou Dhabi. 16 des 19 courses sont allées à Mercedes, Red Bull n'en décrochant que 3 grâce à Ricciardo. Même l'interdiction du FRIC (correcteur d'assiette hydraulique) à mi-saison n'a pas entamé la domination de la W05, bien servie par l'implantation audacieuse de son environnement moteur. Notamment ce MGT (moteur générateur thermique) proche du compresseur d'air frais et éloigné de la turbine surchauffée par les gaz d'échappement. Son évolution W06 a permis à ses pilotes de rééditer le doublé en 2015. En attendant mieux encore ?

NOS 40 VOITURES

Alpine A442B ELLE NE BULLAIT PAS

Officiellement, elle s'appelait Renault. En fait, il s'agissait bien d'une Alpine, dérivée de l'A440 conçue à Dieppe en 1972 par André de Cortanze, tandis qu'à Viry-Châtillon, François Castaing et Jean-Pierre Boudy dessinaient un V6 de 2 litres commandité par Elf. Avec le turbo installé en 1975 par Bernard Dudot, Alpine entra dans la cour des grands, par une victoire à Mugello. L'A442 n'allait pourtant remporter aucune autre manche mondiale, face à une équipe

Porsche mieux aguerrie. À partir de 1977, l'équipe Renault Sport, dirigée par Gérard Larrousse se concentre sur Le Mans, où les A442 dominent largement avant que les Hunaudières ne viennent à bout de leur moteur. La revanche est pour 1978. Si l'A443 à empatement et alésage augmentés mène aux mains de Jabouille-Depailler, son moteur lâche et la victoire revient à Pironi-Jaussaud, sur l'A442B. B comme bulle, une fantaisie aérodynamique imaginée par



Frank Costin sur les Vanwall F1 et remise au goût du jour par Marcel Hubert. Malgré la chaleur régnant dans l'habitacle, celle-ci a bien aidé son équipage à venir à bout des Porsche 936. Seul regret: que Renault n'ait pas remis son titre en jeu, pour cause d'engagement en F1.

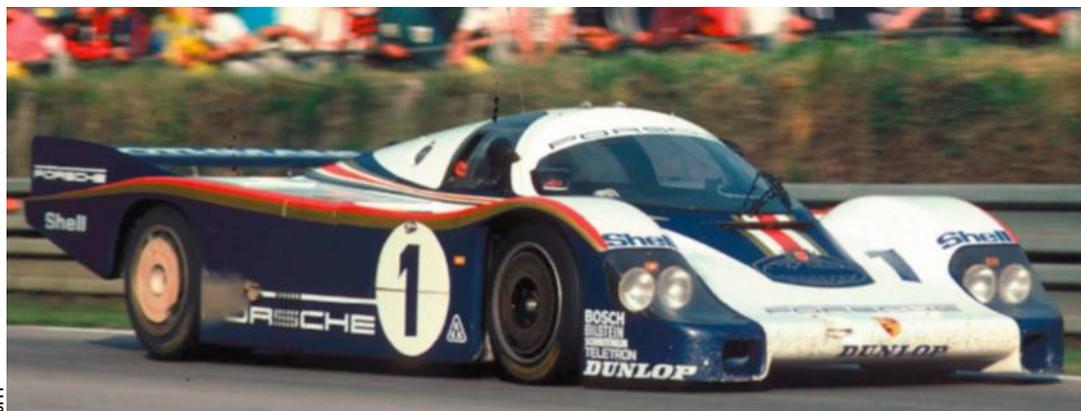
Porsche 956/962 LA GROUPE C PAR ESSENCE

Longtemps fidèle à ses châssis tubulaires ultra-légers, Porsche profite de l'introduction du Groupe C en 1982 pour passer à la coque en aluminium, ainsi qu'à l'effet de sol. Un travail

signé Horst Reitter (châssis) et Norbert Singer (aéro), sous la direction de Peter Falk. Mais la grande force de la 956, c'est son flat 6 biturbo, éprouvé, puissant et frugal grâce à son injection

Bosch Motronic, cette dernière qualité étant cruciale dans le cadre d'un règlement basé sur la consommation. En 1985, celui-ci impose des modifications liées à la sécurité et la 956 devient 962C

(962 en version IMSA, simple turbo). La boîte séquentielle PDK à double embrayage et l'ABS sont testés en course, où les moteurs atteignent 750 ch. Porsche survole l'Endurance, avant que Jaguar ne prenne le dessus en 1987. Sans cesse améliorée, y compris par les privés, la 962 court jusqu'en 1994. Grâce à Jochen Dauer, elle est même homologuée en GT, ce qui lui ouvre la voie d'une ultime victoire dans la Sarthe. Dans leurs diverses versions, les 956/962 totalisent 7 victoires au Mans, 5 à Daytona et 4 à Sebring, 10 titres mondiaux (3 Constructeurs, 2 Teams, 5 Pilotes) et 7 titres IMSA (4 Marques, 3 Pilotes). Qui dit mieux ?



Jaguar XJR9 LA CAISSE DE L'ONCLE TOM

Encouragé par ses succès en ETC (avec TWR) et en IMSA (avec le Group 44 de Bob Tullius), Jaguar entreprend en 1985 de retrouver sa gloire passée en Endurance. Conçue par Tony Southgate, la XJR6 à châssis carbone et moteur V12 atmosphérique, se révèle une rivale redoutable pour les Porsche 962C. Dès 1987, son évolution XJR8 à moteur 7 litres est championne du monde, ainsi que Raul Boesel chez les Pilotes. Mais le jour de gloire sera pour la XJR9. En juin 1988, dans une liesse populaire engendrée par les supporters britanniques, Jaguar met fin à sept années de domination Porsche dans la Sarthe, grâce à Lammers-Dumfries-Wallace. Un succès qui confirme celui



de Brundle-Nielsen-Boesel-Lammers à Daytona. En fin de saison, Jaguar et Martin Brundle sont champions du monde: c'est le grand chelem pour le commando de Tom Walkinshaw. L'année suivante, le félin subit la loi de la Sauber-Mercedes C9, mais en 1990, Jaguar réussit un nouveau doublé Daytona-Le Mans, avec la XJR12, ultime évolution de cette glorieuse lignée. Alourdie par le règlement en 1991, celle-ci échouera de peu au Mans, avant de faire place à la XJR14, joyau de la nouvelle génération 3,5 l.

Mazda 787B LE HOLD-UP DU SIÈCLE

En 1970, un moteur japonais dispute pour la première fois les 24 Heures du Mans: un birotor Mazda monté dans une Chevron B16. Treize ans plus tard, Mazdaspeed engage son premier Prototype. Mais le tournant survient en 1986. Dessinée par Nigel Stroud, la 757 bénéficie d'un trirotor accolé à une boîte de Porsche 962. Encouragé par une victoire de catégorie IMSA-GTP en 1987, Mazda passe au quadrirotor, puis aux trompettes d'admission télescopiques et au châssis carbone (787). En 1991, ce sont les freins qui passent au carbone, Orea se substituant à Alan Docking en tant que base européenne. Pas convaincu par la fiabilité de la 787B, Hugues de Chaunac obtient une simulation supplémentaire au Paul-Ricard:



bonne idée. Pilotée à la cravache par Weidler-Herbert-Gachot, la légère Mazda au bruit de sirène cause la surprise aux 24 Heures du Mans, face à une concurrence alourdie par le règlement. Elle occupe une étonnante 2^e place, lorsque, peu avant l'arrivée, la Sauber-Mercedes de tête abandonne. C'est l'exploit, auquel personne ne s'attendait, à commencer par la FIA qui avait accepté un poids réduit pour le rotatif. Mazda reste le seul constructeur nippon à avoir gagné dans la Sarthe.

Peugeot 905 GÉNÉRATION 3.5

Chassé des rallyes par la suppression du Groupe B, Peugeot cherche un nouveau challenge à l'aube des années 90. La création de la catégorie Sport (moteurs 3,5 L atmosphérique) lui donne l'occasion de se lancer en Endurance. Débutant fin 90, la première 905 pêche par un manque de fiabilité et d'équilibre aérodynamique. Malgré trois victoires en 1991, elle est dominée par la Jaguar XJR14. La copie est revue en 1992 par l'équipe d'André de Cortanze, alors que Jaguar se retire. Malgré le retour de Toyota, la voie est libre pour la 905, qui s'impose au Mans avec Blundell-Dalmas-Warwick. Sur leur

lancée, Peugeot et Dalmas-Warwick sont sacrés champions du monde. Le championnat Sport ayant fait long feu, tout est misé sur Le Mans en 1993, pour ce qui sera la dernière course de Jean Todt à la tête de Peugeot Talbot Sport. C'est l'apothéose pour Peugeot, qui humilie Toyota en réalisant le triplé, les « lionceaux » Bouchut-Hélary l'emportant en compagnie de Geoff Brabham. Ultime évolution, l'Evo 2 « Supercopier » n'a jamais couru, mais elle a participé au mythe 905, symbole d'une génération de voitures qui a fait passer l'Endurance traditionnelle dans le monde du sprint de longue durée.



DPP / F. FLAMAND

McLaren F1 GTR LES SUPERCARS AU POUVOIR

Au début des années 90, les GT de luxe constituent un marché en pleine expansion alors que les Sport-Prototypes sont menacés de disparition. La conjonction de ces deux éléments va donner naissance, en 1994, à la série BPR (Barth-Peter-Ratel). Dès l'année suivante, McLaren se laisse convaincre par une poignée de clients de développer sa Supercar F1, conçue par Gordon Murray sans intention de la faire courir. Au-dessus du lot avec sa coque en carbone et son V12 BMW, la F1 GTR va dominer pendant deux ans la série BPR, avant d'être supplantée par la Porsche 911 GT1. Mais surtout, elle survole les 24 Heures du Mans 1995. Dans des conditions climatiques dantesques, sa souplesse fait merveille, tandis que la Courage-Porsche de Wollek-

Andretti-Hélary se prend les pieds dans le tapis. Dalmas-Lehto-Sekiya parviennent à contrer le retour de la Courage et permettent à McLaren de s'imposer au Mans dès sa première participation. Un exploit unique depuis les

débuts de Ferrari en 1949, année de la reprise. La F1 GTR se classera encore 3^e au Mans en 1996, 2^e en 1997 et 4^e en 1998, avant de disparaître des circuits. Entre-temps, les Prototypes avaient entamé leur reconquête de l'Endurance.



J.F. GALERON

Dodge Viper GTS-R



DPP

LA MORSURE AMÉRICAINE

En 1994, deux Viper RT10 engagées par Rent A Car participent aux 24 Heures du Mans. L'impact est suffisant pour convaincre Chrysler de s'engager à titre officiel deux ans plus tard. La Viper GTS-R, propulsée par un V8 culbuté de 8 litres, débute à Daytona, avec l'équipe Canaska-Southwind. Mais c'est Orea, choisi comme partenaire européen, qui va porter la Viper vers les sommets. Dès 1997, avec un double titre GT2 en FIA-GT (avec Justin Bell). Ce doublé est réédité en 1998 avec Beretta-Lamy, année qui voit aussi Viper détrôner Porsche au Mans, avec la victoire en GT2 de J. Bell-Drudi-Donohue. En 1999, Beretta-Wendlinger-Dupuy récidivent en GTS, les deux premiers étant champions FIA. En 2001, Larbre Compétition et Bouchut-Belloc ajoutent un 4^e double titre, puis un 5^e en 2002 avec Bouchut (associé à Terrien). Larbre remporte aussi les 24 Heures de Spa-Francorchamps en 2001 et 2002. Mais c'est à domicile que l'américaine décroche son bâton de maréchal, grâce à Orea : les 24 Heures de Daytona 2000. À cela s'ajoutent 5 titres ALMS, dont un grand chelem (Marques, Teams et Pilotes) en 2000. D'une longévité aussi exceptionnelle que sa personnalité, la Viper a marqué son époque et montré l'exemple à la Corvette.

NOS 40 VOITURES

Audi R8

LE PROTO DE L'AN 2000



Après avoir promu sa traction intégrale en rallye, puis en Tourisme, Audi fait le choix de l'Endurance en 1999, en s'appuyant sur le Joest Racing. Dès ses débuts à Sebring, le spyder R8R obtient une prometteuse 3^e place. Performance renouvelée au Mans, alors que le coupé R8C souffre davantage. En 2000, les efforts sont recentrés sur l'Allemagne et le spyder, toujours propulsé par un V8 3,6 litres biturbo. Suite aux retraits de Toyota, Nissan, BMW et Mercedes, Audi assume son rôle de favori en signant un triplé au Mans, emmené par Biela-Kristensen-Pirro. C'est le début d'une domination qui va durer cinq ans (de 2000 à 2002, puis 2004 et 2005. *Ndlr*). Performante et solide comme un roc, la R8 a été servie par la préparation méticuleuse d'Audi et la qualité des équipes privées appelées en renfort (Goh, Champion, Veloqx, Oreca). Même étranglée par le règlement en 2005, la R8 s'est imposée au Mans. Son bilan fait état de 5 victoires dans la Sarthe (son ensemble moteur Audi-boîte Ricardo propulsant la Bentley Speed 8 victorieuse en 2003), de 6 autres à Sebring et au Petit le Mans, de 6 titres en ALMS (la R8 contribuant au 7^e en 2006), et du titre inaugural de l'ELMS en 2004.

Audi R10 TDI

DIESEL ÜBER ALLES



Inspiré par Ulrich Baretzky, motoriste d'Audi Motorsport, l'ACO ouvre ses portes au diesel et la firme aux anneaux s'y engouffre avec conviction en 2006, avec la R10 TDI à moteur V12 5,5 litres biturbo, accouplé à une boîte Xtrac à 5 rapports. Silencieuse, frugale et dotée d'un couple phénoménal (*plus de 1100 Nm!*. *Ndlr*), l'allemande dérouta ses pilotes par sa répartition des masses très marquée sur le train arrière, mais sa supériorité

est telle qu'elle s'impose dès ses débuts à Sebring, puis au Mans. L'ACO a beau tenter d'équilibrer les performances avec les moteurs essence, le diesel progresse chaque année et conserve son avantage, permettant à la R10 de s'imposer trois fois consécutivement dans la Sarthe, malgré les efforts de Pescarolo et de Peugeot. Victorieuse à Sebring en 2007 une fois encore, elle échoue en 2008 face aux Porsche RS Spyder, sauvant l'honneur

Porsche 911 LA TRANSFORMISTE

Il y a 40 ans, on s'interrogeait déjà sur le devenir de la 911, une auto certes née en 1963, mais qui n'a jamais cessé d'évoluer. C'est finalement elle qui enterrera toutes les prétendantes à sa succession. En course, ses différentes évolutions se sont illustrées dans toutes les disciplines, du circuit au rallye, en passant même par le raid. Sur piste d'abord, avec les générations 934 et

935, archétypes de la formule Silhouette. Avec, en point d'orgue, un inattendu triplé aux 24 Heures du Mans 1979. Après le passage à vide des GT dans les années 80, la 911 a connu un second souffle à travers le BPR, avec les 911 S LM et Carrera RSR (1964) et la 911 GT2 (1993), puis en FIA-GT et dans les séries Le Mans, des deux côtés de l'Atlantique. Les championnats passent,

la 911 reste. Faut-il inclure dans cette liste les 911 GT1? Oui pour les versions 1996 et 1997, dont la cellule centrale était issue de la série, dans l'esprit de la 935. Pas dans le cas de la version 1998 à coque carbone qui, aux phares près, n'avait rien de commun avec la 911 civile. Dans la foulée, la 996 GT2 a réussi l'exploit de s'imposer aux 24 Heures de Daytona et de Spa au classe-



Audi R18 e-tron quattro

LE TEMPS DES HYBRIDES



avec une 3^e victoire à Petit Le Mans et un 3^e titre ALMS (la R10 réalisant le hat-trick Pilotes-Teams-Constructeurs à chaque fois, comme la R8 l'avait fait). Cette même année, Audi remporte les Le Mans Series grâce à Prémat-Rockenfeller. Remplacée en 2009 par la R15 à moteur V10, la R10 poursuivra sa carrière deux saisons grâce au Team Kolles, sans résultats probants. C'est grâce à elle que le diesel a gagné ses lettres de noblesse en compétition.



DPP/ F. FLAMAND

Turbo, diesel et hybride : la R18 e-tron quattro rassemble les trois grandes évolutions « moteur » de ces 40 dernières années. Si la R18 TDI à moteur V6 3,7 litres est apparue en 2011, la e-tron quattro a pris le relais en 2012 avec son système hybride à volant à inertie développé par Williams Engineering. La restitution d'énergie s'opérant sur l'essieu avant, Audi en a profité pour renouer avec les 4 roues motrices. Débutant par une 2^e place à Spa, la R18 e-tron quattro s'est imposée

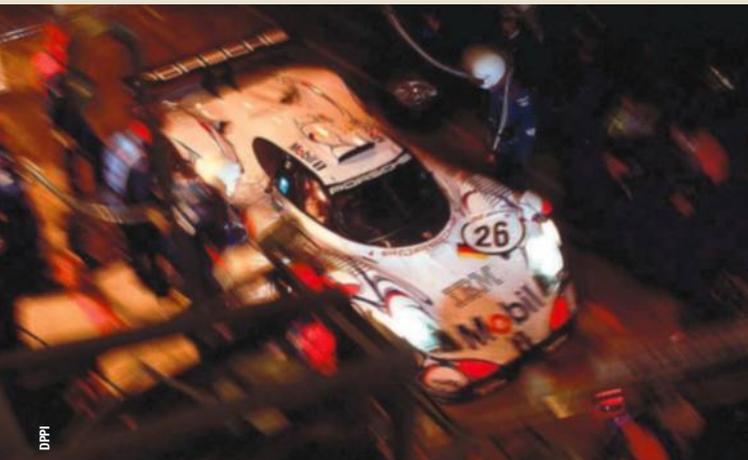
d'emblée au Mans, Fässler-Lotterer-Tréluyer ouvrant ainsi une nouvelle page d'histoire, avant d'être champions du monde d'Endurance. Duval-Kristensen-McNish poursuivront le travail en signant à leur tour le doublé Le Mans-WEC en 2013. L'année suivante, le nouveau règlement basé sur l'efficacité énergétique arrive à point nommé pour la e-tron quattro, dont la cylindrée passe à 4 litres afin d'abaisser le régime moteur, et ainsi les pertes par frottement. Par souci de fiabilité,

la classe d'ERS la plus faible est choisie, ce qui suffit à Audi pour remporter sa 13^e victoire au Mans. En revanche, le titre WEC est perdu au profit de Toyota. En 2015, le passage à 4 MJ assure à Audi la victoire sur les deux premières manches du WEC avant de subir la loi de la Porsche 919 Hybrid, plus audacieuse sur le plan technologique. Reste qu'Audi n'est jamais plus fort qu'après une déconvenue.

ment général. La 991 a renouvelé l'exploit au Petit Le Mans en 2015 en dominant les prototypes sous la pluie. Quant à énumérer les titres et les victoires, il faudrait un livre entier. Ensuite, comment ignorer sa carrière en rallye avec des victoires au Monte-Carlo 1978 (J.P. Nicolas) ou au Tour de Corse 1980 (J.L. Thérier). Idem avec la fantastique aventure Carrera Cup lancée en 1986 en

Allemagne avant de conquérir le monde et d'être produite à plusieurs milliers d'exemplaires. Aucune autre voiture de course ne peut se targuer d'une telle réussite populaire et sportive. En rallye-raid, enfin, la 911 a su révolutionner l'approche technique en alliant vitesse, agilité et fiabilité quand la concurrence se limitait à la seule endurance pour espérer vaincre. Deux victoires

viendront confirmer le bien-fondé de cette vision, avec René Metge et Dominique Lemoyne en 1984 et 1986 (version 959), donnant des idées à Peugeot pour recycler sa 205 T16 suite à l'interdiction des Groupe B en rallye. Depuis plus d'un demi-siècle, la 911 a donc su jouer de sa singularité, que l'on pourrait croire handicapante, pour en faire un atout. **R. B. (avec F. H.)**



DPP



J.F. GALLERON

NOS 40 VOITURES

Ford Escort RS LE CHARME DU RUSTIQUE



Apparue en 1968, la Ford Escort entre dans une nouvelle dimension avec la Mk2 en 1975. Dans sa version RS à moteur Cosworth BDA 1800, puis 2000, l'américaine développée à Boreham (Angleterre) sous la direction de Stuart Turner et Peter Ashcroft est homologuée en Groupe 4 en 1976. Polyvalente et robuste, cette propulsion dérivée de la grande série est une « bonne fille », à même de briller sur tous les terrains. Troisième du championnat mondial en 1976, vice-championne les deux années suivantes, elle atteint son apogée en 1979 en offrant à Ford son premier titre et en permettant à Björn Waldegard de devenir

le premier champion du monde des rallyes de l'histoire. Et si l'Escort n'a jamais gagné le Monte-Carlo, ce n'est dû qu'à une pierre déposée par des spectateurs indécents dans la dernière nuit, alors que le Suédois menait largement. Les deux années suivantes, elle se maintient dans le Top 3 au championnat Constructeurs, permettant à Ari Vatanen d'être champion du monde en 1981. De 1975 à 81, l'Escort RS aura remporté 17 victoires mondiales avec Timo Mäkinen, Roger Clark, Björn Waldegard, Hannu Mikkola, Kyosti Hamalainen et Ari Vatanen, dont cinq éditions du RAC, quatre de l'Acropole et une du Safari.

Renault R5 Turbo

HORMONES DE CROISSANCE



Un 1400 turbo dans une R5, à la place des sièges arrière: qui a eu cette idée folle? Lorsque Guy Fréquelin le fait débiter au Giro d'Italia 1979, ce gentil monstre ne ressemble à rien de connu en rallye. Avec son aspect « Silhouette », il préfigure les Groupe B avec trois ans d'avance. Développée sous la direction de Michel Tétu, la R5 Turbo, couvée par Patrick Landon, est homologuée

en Groupe 4 en 1980. Jean Ragnotti domine le Tour Auto et le Tour de Corse, mais la fiabilité laisse à désirer. « Jeannot » obtient sa revanche au Monte-Carlo 1981. Mais chez Renault, la F1 reste la priorité, ce qui privera la R5 d'une présence constante en championnat mondial. Ragnotti remporte le Tour de Corse en 1982, puis en 1985 avec la fabuleuse Maxi Groupe B

dont le 1600 turbo dépasse 350 ch. La R5 Turbo a également fait les beaux jours du championnat de France, Bruno Saby, Jean-Luc Thérier et Jean Ragnotti étant sacrés à son volant. Grâce à Gérard Roussel, elle s'est aussi imposée en Rallycross et aux 24 Heures de Chamonix. Enfin, la R5 Turbo s'est illustrée en circuit, Erik Comas remportant le titre Superproduction en 1987.

Audi Quattro

RÉVOLUTIONNAIRE



Conçue sous la direction de Ferdinand Piëch, la Quattro a ouvert la porte de la compétition à Audi. Et aucune voiture n'a révolutionné le rallye à ce point, car avant cela, les quatre roues motrices ne concernaient que les véhicules utilitaires. En janvier 1981, Franz Wittmann la fait débiter victorieusement au Jänner Rally, puis Hannu Mikkola domine le Monte-Carlo avant de heurter un pont. Quinze jours plus tard, il remporte le rallye de Suède. Et même si l'épreuve ne compte que pour le championnat Pilotes, on comprend que plus rien ne sera comme avant. En s'imposant au San Remo, Michèle Mouton écrit une nouvelle page d'histoire en étant la première femme à vaincre en WRC. 1982 est l'année de la consécration chez les constructeurs, Mouton échouant de peu pour le titre Pilotes, que Mikkola remporte l'année suivante, malgré la Lancia 037, qui prive Audi du titre. La Quattro va dominer la saison 84 en décrochant enfin les deux titres, Stig Blomqvist étant sacré chez les pilotes. Le triplé réussi au Monte-Carlo avec Röhr, Blomqvist et Mikkola constitue le point d'orgue d'une saison triomphale qui ne sera pas dééditée, la Quattro Sport ne parvenant pas à contrer la Peugeot 205 T16.

Peugeot 205 T16

LA GROUPE B IDÉALE

Quatre roues motrices et un turbo, l'Audi Quattro les avait déjà, mais avec la 205 T16, Jean Todt envoie le bouchon beaucoup plus loin, avec le concours technique de quelques pointures emmenées par Bernard Perron (chef de projet), André de Cortanze (directeur technique) et Jean-Pierre Boudy (moteur). Avec son 4 cylindres transversal en position centrale arrière, la 205 T16 se présente comme la Stratos des années 80, la traction intégrale en plus. Elle domine dès ses débuts, au Tour de Corse 1984. Victime d'une sortie de route, Ari Vatanen se rattrape avec trois succès en fin de saison (1000 Lacs, San Remo et RAC). En 1985, il remporte le Monte-Carlo et la Suède avant d'être gravement accidenté en Argentine. Timo Salonen s'impose alors en leader de l'équipe Peugeot, à laquelle, il offre les deux titres. Exploité réédité en 1986, grâce à Juha Kankkunen, malgré la rude concurrence de la Lancia S4. Dans sa version Evo 2, la 205 T16 dépassait les 500 ch. Condamnée par la fin du Groupe B, elle connaîtra de nouvelles vies : en Rallycross, en Rallyes-Raids (Vatanen et Kankkunen remportant le Paris-Dakar en 1987 et 88) et même en Trophée Andros, Eric Arpin ouvrant le palmarès en 1990.



DPPI

Lancia Delta HF **ENTRE RAISON ET PASSION**

Après avoir fait gagner la Fulvia, la Stratos, la 037 et la Delta S4, Lancia s'est imposé au milieu des années 80 comme la référence en rallye. En grand directeur sportif,

Cesare Fiorio anticipe le passage au Groupe A. Il a pour cela l'arme absolue, basée sur un modèle apparu en 1979: la Delta HF 4WD à moteur 2 litres turbo de

165 ch. Dès ses débuts au Monte-Carlo 1987, elle atomise la concurrence, Miki Biasion et Juha Kankkunen signant un doublé, terni par la polémique entourant les consignes d'équipes. Qu'importe, puisque Lancia entame une période de domination qui va durer six ans, la Delta Integrale apparaissant en 1988, puis la 16V en 1989. Outre six nouveaux titres Constructeurs, la Delta va permettre à Juha Kankkunen

d'être sacré en 1987 et 91, puis à Miki Biasion en 1988 et 89. En 1992, Lancia poursuit à titre privé avec le Jolly Club, Didier Auriol manquant le titre mondial, malgré six victoires au volant de la Delta Integrale 16V, dont le moteur atteint 210 ch. Sans cesse raffinée, la Delta Groupe A compte 46 victoires mondiales, dont cinq au Monte-Carlo, obtenues par Biasion (2), Saby (1) et Auriol (2). Son retrait laissera le champ libre à Toyota.



DPPI

Toyota Celica GT-4

L'ÉCOLE DE LA PATIENCE



DPPI / E. BAUDIN

Entamée en 1973, la collaboration avec le Team Toyota Europe d'Ove Andersson atteint son apogée au début des années 90, sous la houlette de Maurice Guaslard. Apparue en 1986, la 4^e génération de Celica sert de base pour l'homologation de la GT-4, qui succède à la Supra en 1989. 3^e pour ses débuts en Suède grâce à Kenneth Eriksson, la japonaise remporte sa première victoire en Australie avec Juha Kankkunen. Carlos Sainz obtient trois podiums et Toyota est vice-champion derrière Lancia. Cette progression est vite confirmée, puisque Sainz devient champion du monde en 1990 avec quatre succès. Malgré la victoire de Waldegard au Safari, le titre échappe à nouveau à Toyota. Lancia conserve l'avantage en 1991 malgré cinq victoires de Sainz (dont le Monte-Carlo et la Corse) et celle d'Armin Schwarz au Catalunya. L'Espagnol laisse échapper le titre au profit de Kankkunen, dont la Lancia s'est montrée plus fiable en fin de saison. En 1992, la cinquième génération de Celica débute en rallye. Plus difficile à exploiter, la 4WD permettra à Sainz de récupérer son titre, puis à Toyota d'être enfin sacré en 1993 et 94 (avec en prime le titre de Kankkunen), avant son exclusion en 1995 pour turbo non conforme.

Subaru Impreza 555 DEUX TITRES SUR TROIS

Développée par Prodrive et apparue en WRC en 1993, l'Impreza cohabite dans un premier temps avec sa devancière, la Legacy, avec laquelle, elle partage un original 4 cylindres boxer, en version 2 litres turbo. Ari Vatanen lui donne son premier podium aux 1000 Lacs. En 1994, la nouvelle recrue, Carlos Sainz, remporte l'Acropole, Colin McRae

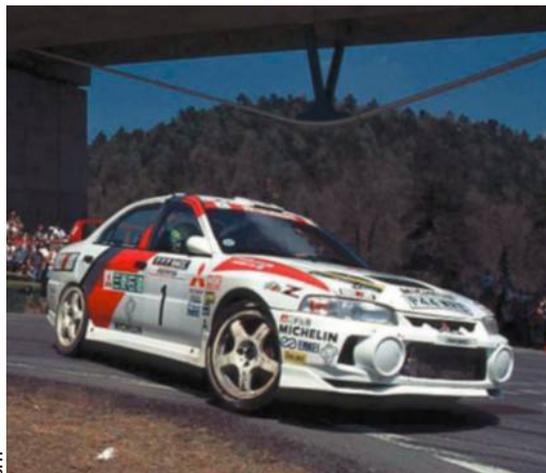
enchaînant avec la Nouvelle-Zélande et le RAC. Subaru est toutefois devancé par Toyota au championnat. McRae récidive en 1995, mais cette fois, les deux titres sont au bout du chemin. Victorieux au Monte-Carlo, au Portugal et en Espagne, Sainz s'incline devant son équipier, plus régulier sur le podium. Vice-champion en 1996 avec trois victoires, McRae

permet à Subaru de conserver son titre face à la montée en puissance de Mitsubishi. En 1997, la réglementation WRC entre en vigueur, Subaru introduisant une nouvelle Impreza qui lui offre un 3^e titre consécutif grâce aux efforts conjugués de McRae (vice-champion à un point de Mäkinen), Liatti (vainqueur au Monte-Carlo) et Eriksson.



DPPI / E. BAUDIN

Mitsubishi Lancer Evo IRREMPLACABLE



DPPI

En 1976, la Colt Lancer remporte pour la seconde fois le Safari, aux mains de Joginder Singh. Mais c'est sous l'impulsion d'Andrew Cowan et de sa structure Ralliart que Mitsubishi fait, peu à peu, sa place en rallye. La Lancer Evo débute au Monte-Carlo 1993 avec Kenneth Eriksson et Armin Schwarz, mais le déclin ne se produit qu'en 1995, lorsque le Suédois s'impose en Suède et en Australie. Tommi Mäkinen, lui, va débouler l'année suivante. Au volant de l'Evo 3, il remporte cinq succès et le premier de ses quatre titres pilotes consécutifs. C'est avec le concours de Richard Burns qu'il donnera à Mitsubishi son unique titre Constructeurs, en 1998, avec les Evo 4 et 5. À l'image de son pilote fétiche, la Lancer Groupe A a été la grande voiture de rallye de la fin de siècle. En 2000, l'Evo 6 permet à Mäkinen de s'imposer au Monte-Carlo, puis de conclure sur trois autres succès en 2001 avant de passer à la concurrence.

Peugeot 206 WRC L'HISTOIRE SE RÉPÈTE



DPPI / E. FLAMAND

Avec la 206 WRC développée par Michel Nandan, Peugeot entend retrouver, à l'aube du XXI^e siècle, les heures de gloire de la 205 T16. Cette fois encore, la 206 de série et la version course sont lancées simultanément, la 206 WRC débutant au Tour de Corse 1999. La première victoire survient au rallye de Suède 2000. Et l'histoire se répète, puisque Peugeot entame le millénaire avec trois titres Constructeurs, sous la houlette de Corrado Provera et de Jean-Pierre Nicolas. Le principal artisan de cette réussite est Marcus Grönholm, sacré champion du monde en 2000 et 2002. Le Finlandais remportera quinze victoires avec la 206.

François Delecour et Gilles Panizzi apporteront leur pierre à l'édifice, le Mentonnais s'imposant à six reprises, dont deux fois en Corse. En 2001, Harri Rovanperä triomphera en Suède et Didier Auriol en Espagne. Un exploit que Richard Burns ne parviendra pas à réaliser, étant déjà diminué par la maladie (*le Britannique, champion du monde 2001, succombera à un cancer le 25 novembre 2005. Ndlr*). Seul bémol dans ce parcours réussi de la 206 WRC : ses échecs successifs au Monte-Carlo. En 2004, elle fait place à la 307, qui ne connaîtra pas autant de succès. La 206 WRC s'est également illustrée en rallycross avec Jean-Luc Pallier.

Citroën Xsara WRC

SUR LE TOIT DU MONDE



DPPI / E. BAUDIN

Sortie en 1997, la Xsara débute en rallye l'année suivante, selon la réglementation Kit-Car deux roues motrices. Deux ans plus tard, la Xsara T4 intégrale est inscrite en championnat de France. Elle préfigure la WRC qui apparaît en Mondial en 2001, Jesus Puras lui donnant sa première victoire au Tour de Corse. Ce n'est qu'en 2003 que la Xsara WRC effectue une campagne

complète, conclue par le premier titre mondial de Citroën. Deux autres vont suivre, Sébastien Loeb étant sacré avec un an de décalage, en 2004 et 2005. L'année suivante, les Xsara courent sous les couleurs de Kronos et l'Alsacien enchaîne sur un 3^e titre personnel. La firme aux chevrons revenant officiellement en 2007 avec la C4, la Xsara poursuivra sa carrière à titre privé jusqu'en

2009, année qui verra Petter Solberg terminer 3^e à Chypre et en Sardaigne. La Xsara WRC a également remporté six titres en Rallycross. Des 32 victoires de la Xsara en WRC, 28 sont à mettre au crédit de Loeb, 2 à Carlos Sainz, une à Jesus Puras et une pour François Duval. Aussi fiable que performante, elle restera celle qui a permis à Citroën d'atteindre les sommets.

VW Polo R WRC

PROCHE DE LA PERFECTION



DPPI / E. BAUDIN

Lorsque la Polo R débute au Monte-Carlo 2013, elle a déjà une année pleine de développement sur le terrain. Elle n'a rien de révolutionnaire, le règlement WRC étant très restrictif. Son 1600 cm³ turbo à injection directe atteint 315 ch et sa boîte possède 6 vitesses à commande séquentielle. Incité à la prudence par Jost Capito (*directeur de VW Motorsport. Ndlr*), Ogier ne tente pas l'impossible contre Loeb, sachant que le pilote Citroën ne fera pas toute la saison. Mais dès la Suède, cette prudence est oubliée et Sébastien Ogier inaugure le palmarès de VW en WRC. Sans défaut, adaptable à tous les terrains et d'une grande fiabilité, la Polo conçue par François-Xavier Demaison se révèle l'arme absolue et remporte dix succès dès cette première année, Ogier étant sacré en Alsace... sur les terres de Loeb. C'est encore mieux en 2014, avec 12 victoires sur 13 possibles (8 pour Ogier, 4 pour Latvala). La nouvelle « homologation modèle » de 2015 ne ralentit pas le rythme et la saison s'achève sur un 3^e double titre consécutif, avec à nouveau 12 succès sur 13. Ogier domine toujours Jari-Matti Latvala (8 à 3), tandis qu'Andreas Mikkelson a ouvert son score en Espagne, complétant un tiercé des pilotes VW au championnat.

Mitsubishi Pajero DES CAMIONNETTES AUX PROTOS



Marketing oblige, le constructeur japonais va conserver pendant plus de trois décennies le même nom pour ses voitures victorieuses du Dakar à douze reprises, alors même qu'elles n'ont quasiment rien à voir entre elles. Dans les années 80 et 90, la base de l'auto est un châssis-caisse, proche des 4x4 commercialisés, tandis qu'à partir de 2002, la série des Pajero MPR dispose d'un châssis tubulaire ainsi que d'une carrosserie très éloignée du modèle de série. Si les moteurs

et les transmissions ont toujours été étudiés au Japon, il faut noter que les Pajero ont été construits et exploités par la structure de Bernard Maingret, installée à Pont-de-Vaux (Ain). Pendant les saisons 90, la rivalité avec Citroën entraînera un partage des victoires, mais après le cap de l'an 2000, les Pajero vont régner en maîtres de 2001 à 2007 tant sur le Dakar qu'ailleurs, grâce notamment à Stéphane Peterhansel, fer de lance de l'équipe durant cette décennie. **Ph. C.**

DPPI / E. VARGIOU

Citroën ZX Rallye-Raid

LES CHEVRONS SAUVAGES

Lorsque Jean Todt décide, en 1990, d'entraîner Peugeot vers l'Endurance, Guy Fréquelin, nommé à la tête de Citroën Sport, hérite des 405 T16 Grand Raid. Rapidement habillées d'une carrosserie de ZX, celles-ci vont s'imposer sans coup férir au Dakar 1991, grâce à Ari Vatanen. Puis, sous la houlette de l'ingénieur Jean-Claude Vaucard, les ZX Rallye-Raid vont rapidement évoluer, tout

en gardant la structure de base des Peugeot ex-Groupe B. Suspensions, transmission, freins, aérodynamique, les progrès seront flagrants et permettront à la firme aux chevrons de renouer avec la victoire au Dakar de 1994 à 1996, après un passage à vide en 1992 et 1993. En plus du Dakar, la ZX va s'illustrer dans la Coupe du Monde des rallyes-raids, remportée à cinq reprises par

Pierre Lartigue. Afin de s'adjuger cette Coupe qui comportait de nombreuses Bajas aux tracés sinueux, Citroën Sport n'avait pas hésité à construire une version spéciale de la ZX Rallye-Raid à châssis raccourci. En 1997, les organisateurs du Dakar, lassés de la supériorité de Citroën, imposent un nouveau règlement qui envoie la française aux chevrons au musée. **Ph. C.**



DPPI / E. VARGIOU

VW Race Touareg



J.F. GALERON

LE DIESEL S'IMPOSE AU DAKAR

L'apparition d'une nouvelle réglementation technique en rallye-raid, en 2002, ouvre la porte à de nouveaux constructeurs, puisqu'il n'y a plus désormais d'obligation de partir d'un modèle de série pour les « protos » de la catégorie T1. Après une première tentative sans réussite avec les buggys Tarek, Volkswagen se lance dans la bataille du Dakar en construisant le Race Touareg, basé sur un châssis tubulaire et dont le moteur turbo-diesel est placé en position centrale avant. Il faut attendre les versions « Evo 2 », puis « Evo 3 » pour que les machines allemandes se montrent à la hauteur des Mitsubishi qui règnent alors sur le Dakar, mais ce n'est qu'après le retrait de la marque japonaise que les Race Touareg s'imposent lors des trois premières éditions du Dakar disputées en Amérique du Sud, en 2009 (De Villiers), 2010 (Sainz) et 2011 (Al-Attiyah). Puis, à son tour, l'équipe allemande change de stratégie et se lance vers un nouveau défi en WRC avec la Polo R et le succès que l'on sait avec Sébastien Ogier. **Ph. C.**

40
ANS

DE PASSION PARTAGÉE
YOKOHAMA SOUHAITE
UN BON ANNIVERSAIRE
À AUTO HEBDO !

ADVAN
YOKOHAMA

Love Driving.

Bénéficiez au quotidien des performances exceptionnelles du nouveau ADVAN SPORT V105 !
ADVAN : Tout le savoir faire de Yokohama sans compromis.



ADVAN
Sport V105

ADVAN *Sport* V105

Une large gamme de pneus sportifs hautes performances



du 14" au 20"

du 16" au 20"

du 15" au 19"

du 12" au 18"

2013
2^{ÈME}

au test comparatif

evo

1^{ER}

au test comparatif

Motor Sport
LE MAGAZINE DE L'AUTOMOBILE SPORTIVE

2015
2^{ÈME}

au test comparatif

evo

Tests complets visibles sur :

www.yokohama.fr rubrique : Communication / presse
ou flashez le QR code :



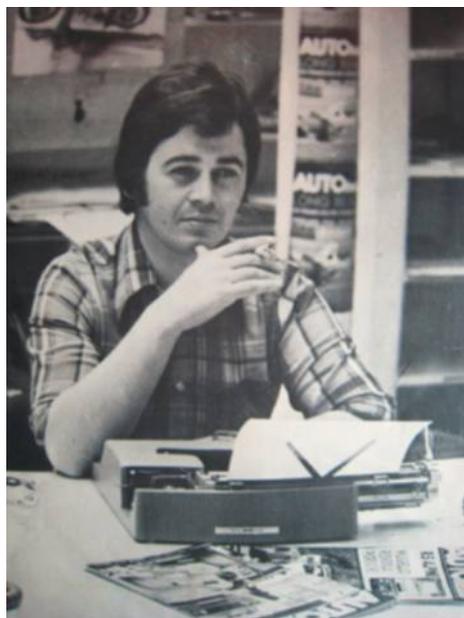
YOKOHAMA France - BP 375 - 69746 GENAS Cedex - Tél. 04 78 900 111
Fax 04 78 900 120 - www.yokohama.fr - yokohama@yokohama.fr



YOKOHAMA

CHRISTIAN COURTEL

Il a commencé à se retirer au moment où je suis arrivé. Dire qu'à nous deux, on représente 40 ans d'AUTOhebdo, serait manquer de modestie... ce à quoi il rétorque en citant Michel Audiard : « Ne pas reconnaître ses mérites, c'est favoriser la réussite des médiocres ». Le ton est donné, nous sommes bien chez « Tonton Courtel », dont l'existence est plus qu'intimement mêlée à celle de notre journal. Pourtant, au départ, rien ne prédestinait ce titulaire d'un CAP de mécanique automobile à faire carrière dans la presse. « À côté de mon boulot chez Renault qui m'occupait du lundi matin au vendredi soir, j'étais spectateur professionnel sur les circuits du samedi matin au dimanche soir, avoue Christian. Je voulais tout savoir sur les pilotes. Et à cette époque, l'information ne passait pas. On se rendait sur les circuits sans connaître le classement général ! Ça manquait terriblement. » Ça n'allait pas durer longtemps. En attendant, le jeune homme se fait sa place sur un territoire où les passes VIP et autres accréditations média n'ont pas encore droit de cité. « Un jour, j'ai rencontré un type qui s'appelait Jeff Lehalle. Il s'emmerdait comme moi dans son cabinet d'architecture. Il m'a initié à la photographie et, de fil en aiguille, nous nous sommes rapproché des pilotes. À force de les côtoyer, ils nous reconnaissaient et on en était fiers ! C'est ainsi que nous avons rencontré Michel Hommell en 1969. Au moment où, de mon côté, je parlais au service militaire, lui mettait un pied dans l'aventure de la presse automobile en créant Échappement. J'ai suivi « à l'aspi » et j'ai fait mes premiers reportages en sortant de l'armée, en septembre 1970. Les tout premiers ont coïncidé avec les deux dernières courses de la Coupe R8 Gordini, qui était mon Graal, à l'époque. » Assister aux courses et discuter avec les pilotes, c'est une chose, mais raconter ce que l'on voit en est une autre. Une préoccupation encore inexistante pour le jeune Courtel, qui va cependant rapidement prendre corps. « Je me souviens m'être retrouvé sur une course de côte à Robert-le-diable (près de Rouen. Ndlr), parce que j'avais des potes qui y couraient. Je signale au rédacteur en chef de l'époque, Michel Delannoy, que je peux faire des photos. Comme il n'avait personne sur place, il me demande si je veux bien faire le texte aussi. Il y avait



ARCHIVE C. COURTEL

20 lignes à écrire, je me dis : « Pourquoi pas ? » Sauf que ce week-end-là, il y a un pilote qui s'est tué. Je me suis retrouvé à minuit avec le directeur de la course, à essayer de faire quelque chose... » L'apprenti rédacteur fera son papier tant bien que mal, en s'appuyant sur son passé de « crack »

en orthographe à l'école. Le deuxième coup de boost de la carrière de Christian survient en août 1972. « Je pars faire des photos au Paul-Ricard, il y avait le gratin international de la F3, la Formule Renault. Le journaliste qui devait couvrir l'épreuve a fait faux bond. Dimanche soir, je rentre à Paris, parce que je travaillais le lendemain tout de même... Et le lundi, Pierre Pagani (alors rédacteur en chef d'Échappement. Ndlr) m'appelle en catastrophe : « On n'a aucune nouvelle de notre rédacteur, est-ce que tu peux faire le papier ? » Il y avait huit pages... Je lui dis que j'allais essayer. Sans avoir pris de notes. J'ai fait ça avec mes mots, sur une machine à écrire d'enfant. J'y ai passé la nuit, j'en ai sué. J'ai filé ça à Pagani qui a eu l'air content. Il m'a fait un debrief pour me dire que je ne m'en sortais pas trop mal. Et que si j'avais envie, j'avais carte blanche pour des sujets. J'avais mis le doigt dans l'engrenage. Et fin 1972, je reprenais la partie des cahiers d'Échappement consacrée aux

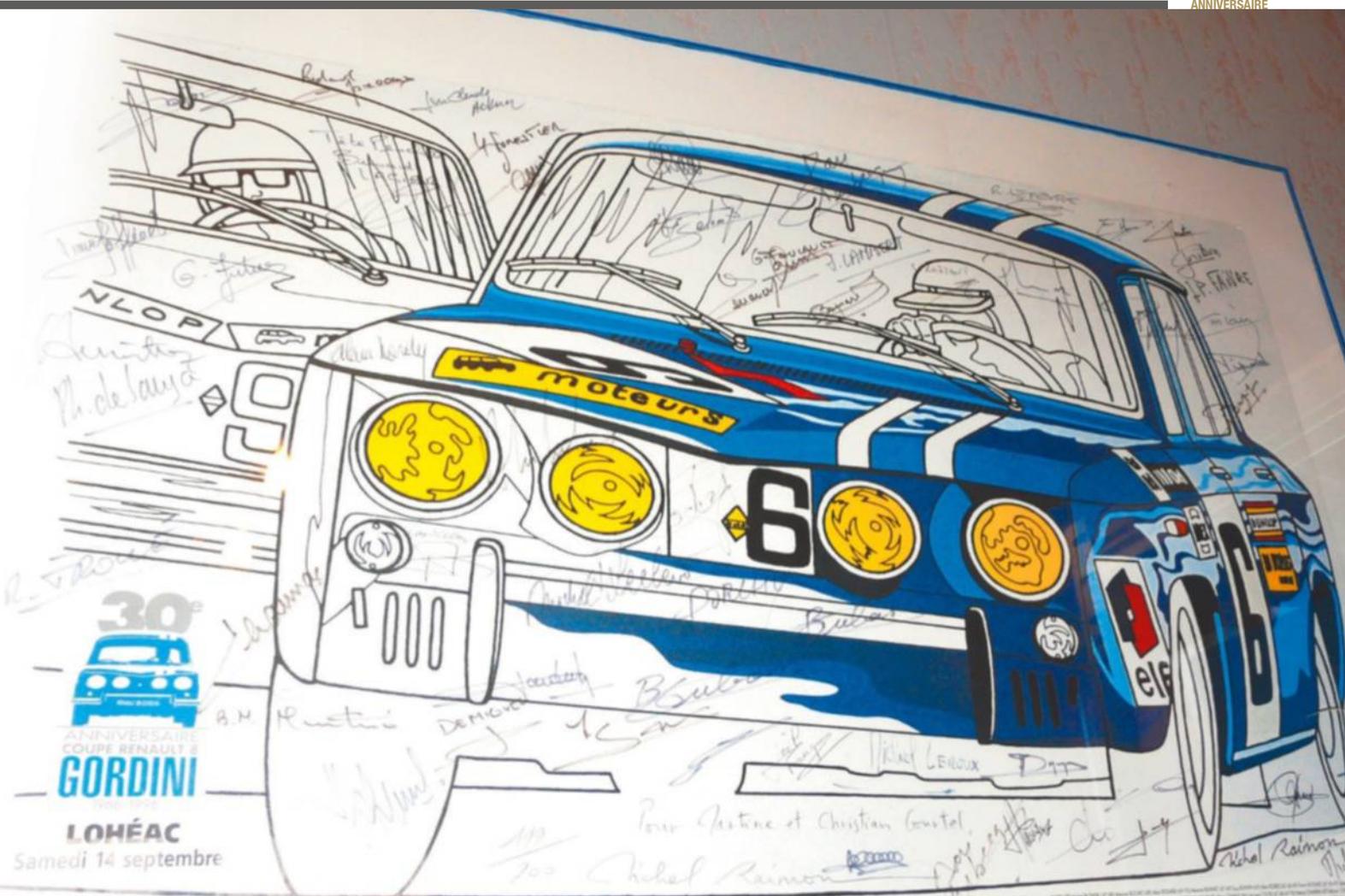
PARTIES DE MÉCANIQUE

formules de promotion. La responsabilité de la rubrique circuit, en fait. Je prenais la succession de Jean Lerust, qui était un « poète », et moi j'étais un peu plus structuré. Nous voilà partis ainsi... » Mais travailler sept jours sur sept, ça

ACTEUR DE LA PREMIÈRE HEURE D'AUTOHEBDO, CELUI QUI SE PRÉDESTINAIT À UNE CARRIÈRE CHEZ RENAULT ET QUI FUT RÉDACTEUR EN CHEF DE 1991 À 2003 EST SORTI QUELQUES HEURES DE SA RETRAITE CHARENTAISE POUR NOUS RECONSTITUER L'HISTOIRE DE CE JOURNAL.

JEAN-CLAUDE ROMEC

n'a qu'un temps. Surtout quand la pige d'Échappement peine à rentabiliser les frais du week-end... et que l'on vient de rencontrer l'âme sœur. « Début 1976, je suis marié depuis un an et je me pose des questions, poursuit Christian d'un ton qui laisse faussement planer le suspense. Je continue à travailler chez Renault et j'ai ce poste à Échappement le week-end, mais je ne vois pas trop la finalité de l'opération. » Son « loisir » prend de plus en plus de place et rogne sur son activité professionnelle, où les possibilités d'évolution s'assombrissent au fur et à mesure que le futur journaliste s'émancipe. « Je prenais tantôt des vendredis, tantôt des lundis... Mes aïeux, j'ai dû les « enterrer » une douzaine de fois... et ça finissait par être mal vu ! » Décidé à partir de chez Renault, il prospecte du côté de l'entreprise d'outillage Facom qui lui fait miroiter un poste de technico-commercial



La Coupé R8 Gordini occupe une place spéciale dans la carrière de Christian Courtel. Témoin cette planche ornée des autographes de ses principaux animateurs...

J.C. ROMÉC

itinérant. Une offre qui devient ferme un soir de remise des prix FFSA.

L'AVENTURE COMMENCE

Nous sommes le 6 janvier 1976. « Lors de cette soirée, le responsable de Facom me met le marché en main. Je n'ai qu'à choisir : Bourgogne ou Bretagne. J'étais content parce que je voyais enfin un débouché. Dix minutes après, je tombe sur Michel Hommell qui me dit « Je te cherchais : on monte un hebdomadaire et je compte sur toi pour intégrer la rédaction. » Énorme dilemme ! C'est ma femme, Martine, qui a pris la bonne décision : « Fais ce que tu aimes parce que sinon, tu vas avoir des regrets. » Avant de me lancer, j'ai quand même pris des renseignements sur la faisabilité de l'entreprise. C'était pas gagné, mais bon : on avait 25 ans, pas d'enfants... C'était une période où l'on pouvait encore prendre des risques et... j'y suis allé. » Le 7 janvier 1976, Christian Courtel rédigeait sa lettre de démission

à l'intention de son responsable à l'ex-régie nationale et rejoignait AUTOhebd. « Le 1^{er} février, on m'a donné les clés de la pâtisserie, alors que jusqu'ici, je me contentais de passer devant la vitrine », lâche-t-il avec gourmandise. Et pourtant, les débuts sont loin d'être une sinécure. « Nous étions, en tout, six salariés : Étienne Moity, le redac'chef, Jean-Marc Andrié (qui deviendra copilote de Jean Ragnotti. Ndlr), chargé du rallye et de technique; Jeff Lehalle le photographe; Julie Papillon, chargée de la relecture; Marc Tournaire, de la maquette; et moi qui reprenait ce que je faisais déjà à Échappement, à savoir le suivi de la Formule Renault Europe, du championnat de France production plus toutes les courses circuit. » Plusieurs pigistes sont également mis à contribution. « Michel Lizin est arrivé très vite (au numéro 15, voir pages 104 à 106. Ndlr), puis Pierre Van Vliet, Charles-Bernard Adreani qui campait sur le Paul-Ricard... Jean-Jacques Renaux - encore un Belge - nous a fait

les Grands Prix les premières années. Le réseau de correspondants était très fourni. Et nous, on était tout le temps sur le terrain. En 1976, j'ai fait 37 week-ends de course ! » Une bonne moyenne de pilote de Nascar... Un rythme à tenir, surtout. « On a mis un mois à faire le premier numéro, se remémore notre hôte. Mais après, il a vite fallu changer de braquet. Faire un hebdo, c'est quelque chose ! Beaucoup, parmi les confrères, pensaient qu'on ne tiendrait pas la cadence. La rumeur voulait que nous soyons de doux dingues. AUTOhebd, c'était une très bonne idée, mais qui ne tiendrait pas la route. On nous promettait qu'on n'atteindrait jamais le n°10 alors, passer ce cap, c'était déjà bien. La barre des 100, c'était du domaine de l'irréel. » On ressent confusément l'impression de l'imprudent qui s'engage dans un tunnel sans voir la lumière au bout. « On ne savait pas où on allait quand on est partis dans l'aventure, confirme l'intéressé. Il est vrai que c'était infernal par moments. Mais à ▶

l'époque, on ne le sentait pas, car on ne connaissait pas d'autre manière d'opérer. Ça paraissait normal. Aujourd'hui, avec le recul, ça nous paraît dingue. Dans ce seul mois de février 1976, j'ai dû prendre plus de fois l'avion que je ne l'avais fait de toute mon existence jusqu'ici. Mais tous les matins, je me levais en me disant que c'était les vacances par rapport à ma vie d'avant... » À l'hebdo, Christian trouve enfin le moyen de traduire toutes les émotions ressenties sur un circuit. En plus, il y a de la place. « Je me souviens parfaitement de mon premier papier. Il était consacré à Jean-Claude Geurie, un personnage truculent, à l'époque pilote et préparateur de Ford. Eh bien, je n'étais pas assez long. À Échappement, j'avais appris un style très concis, synthétique, parce qu'il fallait « tout » rentrer dans un magazine qui ne paraissait qu'une fois par mois. Or, moi, ce qui me plaisait, c'était raconter des histoires, décrire la vie des personnages que je croisais. J'ai un côté un peu « concierge », j'aimais bien savoir ce qui se passait à droite, à gauche. Pour cela, je suis conscient d'avoir vécu cet âge d'or où les pilotes parlaient librement, alors qu'aujourd'hui leur parole est formatée par les sponsors, les directeurs d'écuries, les attachés de presse... »

LE MIRACLE PERMANENT

La réalisation des premiers exemplaires relève presque du miracle permanent. Petite digression : je ne vous cache pas que cette impression demeure aujourd'hui, malgré des moyens techniques et humains sans commune mesure... Mais en ce milieu des années 70, cela tient de la performance sportive. « Les textes des pigistes nous parvenaient grâce au télex. Cette formidable machine crachait des pages au kilomètre, et il fallait les baliser (entre autres choses, signaler la titraille, les capitales, l'italique, etc. Ndlr) pour ensuite les renvoyer à la photo-composition, souligne encore Christian. Pour nous autres, rédacteurs, la course commençait après les courses. Je rédigeais mes papiers dans la journée de lundi, car nous bouclions alors le mardi midi pour parution le jeudi. Pour les photos, nous collaborions déjà avec l'agence DPPI, partenaire historique d'AUTOhebdo, sinon il fallait aussi ne pas traîner pour faire développer nos propres pellicules ». Cette course contre-la-montre favorise parfois les boulettes et coquilles. « Une autre facette de mon boulot, c'était de tracer les titres, avec les letraset (des lettres de caractères d'imprimerie qui s'utilisaient telles des décalcomanies. Ndlr). Une tâche de besogneux, pas toujours des plus motivantes. Un coup de fatigue et c'est comme ça qu'est arrivé en couverture



Au milieu des livres et des bibelots dédiés au sport auto, la caricature du « Courtel reporter ».

du n°15 un gros titre « PORSHE » que personne n'a vu... ». Plus motivante est la chasse aux infos. Ainsi ce scoop qu'il décroche dès le n°2, grâce à l'une des multiples connaissances nouées sur les circuits. « Dans le courant de ce mois de février 1976 avait lieu la présentation à Paris de l'Inaltéra, le prototype construit par Jean Rondeau qui sera confié à Jean-Pierre Beltoise et Henri Pescarolo quatre mois plus tard aux 24 Heures du Mans. Je dis à Moity que je connais ce Rondeau et je l'appelle. Jean me propose de venir le voir au Mans et... il me le montre tout avant la présentation officielle ! On a fait la couverture avec, et je me suis rendu le soir de présentation avec, sous le bras, plusieurs exemplaires du numéro qui paraîtra le lendemain, avec toutes les informations ! » Au cours de la décennie 80, l'équipe prend du coffre et de l'expérience également. « Nos méthodes de travail ont évolué, le rythme aussi. En 1980, le fax nous a changé la vie : on pouvait dormir et remonter sur Paris le lendemain matin. C'est aussi durant cette période

**“BEAUCOUP, PARMIL
LES CONFRÈRES,
PENSAIENT QU'ON
NE TIENDRAIT PAS
LA CADENCE. LA
RUMEUR VOULAIT QUE
NOUS SOYONS DE DOUX
DINGUES”**

que l'hebdo s'est tourné franchement vers le « produit » (les essais de voitures. Ndlr), se souvient Christian. L'objectif était clair : ramener un peu de publicité. Mais longtemps (et encore maintenant... Ndlr) dans ce domaine, les constructeurs se disaient qu'ils n'avaient pas besoin de

communiquer chez nous puisque, de toute façon, nous serions toujours là pour parler d'eux. Cela dit, assez vite, nous nous sommes recentrés sur le sport automobile. Puis, les années 90 ont vu l'arrivée de l'informatique éditoriale. Nous avons gagné en confort ce que l'on a perdu un peu en relations humaines. On s'est structuré petit à petit mais, au fond, nous avons toujours été des artisans. »

DE LA BATAILLE À LA RETRAITE

C'est sans doute ainsi qu'est perçue la rédaction d'AUTOhebdo lorsque L'Equipe lance, avec tous les moyens du grand groupe de presse qu'il était déjà, Course Auto Magazine en avril 1991. La première incursion étrangère sur un domaine jusqu'ici quasi exclusif. « Ça nous a émoustillés et je dirais même que ça nous a soudés, avoue Christian. Ils nous ont sous-estimés. Ils ont fait les yeux doux à plusieurs des nôtres, dont Philippe Séclier (alors rédacteur en chef d'AUTOhebdo. Ndlr) qui est parti les rejoindre. Le lundi suivant, je voyais Michel Hommell en lui disant que je reprenais la place et qu'on allait y arriver. Patrick Camus, qui était sur le départ, m'a dit que si je restais, il restait aussi... » Le braquet, déjà puissant, gagne encore en développement. « Depuis 1987, on paraissait désormais le mercredi. Alors, on a décidé d'avancer au mardi. Ils ont cru qu'on n'aurait jamais les moyens de faire ça. Ça nous a coûté de l'argent et de la fatigue, mais on a réussi. On avait l'expérience et des alliés dans la place, comme l'agence DPPI qui nous réservait les premiers choix. Le plan marketing de Course Auto était bien trop ambitieux, ils tablaient sur des chiffres de vente irréalisables et se sont fait avoir. Ce fut, pour moi, l'une des plus belles périodes de l'hebdo, car il y avait un état d'esprit que je n'ai jamais retrouvé après. On a gagné la guerre, mais si ça s'était poursuivi un petit peu plus, il y aurait eu deux morts sur le champ de bataille... » Cette époque reste bénie de tous les amateurs de sport automobile. En F1, la bataille entre Alain Prost et Ayrton Senna dépasse largement la petite sphère des magazines spécialisés. En 1991, AUTOhebdo est à son apogée en vendant 50 000 exemplaires par semaine. Et puis... « La mort de Senna a été le point de départ d'une descente progressive. Imola 1994, ce fut un coup d'arrêt brutal. Puis, il y eut la retraite de Prost. Schumacher est certes arrivé, mais il n'avait pas le charisme d'un Senna, l'âge d'or était terminé... »

Christian Courtel accompagne cet autre versant avant de se retirer progressivement à partir de 2003. Il aura vu de l'intérieur toutes les grandes étapes d'AUTOhebdo. Tous les anniversaires, aussi. « Celui des



dix ans, on n'en a pas fait grand cas. J'étais dans le trip « reporter », et sur le terrain. Aux vingt ans, je suis rédacteur en chef, un poste et une vision différents. Et pour les trente ans, j'étais en train de partir. C'était le début de mes chroniques (qui ont connu un grand succès. Ndlr). Durant toutes ces années, j'ai progressé gentiment. J'ai pu évoluer comme j'ai voulu car on m'en a laissé la possibilité de faire. Je n'ai pas vu passer ces années parce que j'étais toujours dans quelque chose de constructif, jamais dans la routine. J'étais constamment à la recherche de choses différentes ; c'était rafraîchissant de ne pas se cantonner à une série ou à une seule discipline. » Sans oublier une autre facette, rigoureuse celle-là : car c'est bien Christian qui s'est mis à tenir le registre des statistiques F1, une base

“JE SUIS CONSCIENT D'AVOIR VÉCU CET ÂGE D'OR OÙ LES PILOTES PARLAIENT LIBREMENT, ALORS QU'AUJOURD'HUI LEUR PAROLE EST FORMATÉE”

en constante alimentation et qui nous sert encore aujourd'hui. « Raconter de belles histoires et rendre compte de faits précis, voilà deux piliers essentiels pour l'amateur de sport automobile. J'ai la chance d'avoir pu faire ça, et je le dois à un homme, Michel Hommel, dont il faut louer le côté visionnaire. En 1976, le lancement d'AUTOhebdO coïncide avec tout le renouveau de la F1 française : Ligier, Laffite, Pironi, Arnoux, Tambay, Renault et puis Prost qui arrive. La dynamique est là,

et nous sommes en première ligne pour raconter ça. Michel est l'un des hommes les plus marquants de ma vie. Il m'a permis de vivre de ma passion. Lui rendre un hommage, ça a été de faire sa biographie en 2013. C'était pour moi le post-scriptum parfait. Ce bouquin marquait le point final de ma carrière de journaliste. Je n'ai plus rien à dire maintenant, et je m'en porte très bien. » Merci pour le voyage, « Tonton Christian », et bonne retraite de corsaire, près de La Rochelle... ●

Certains le surnomment « La légende », d'autres, plus nombreux, « le pape de l'Endurance ». Sa silhouette caractéristique, son professionnalisme et sa joie de vivre communicative en font une figure du paddock. De toute l'actuelle rédaction, même s'il ne collabore plus de façon régulière, Jean-Marc Teissedre est le seul à être là depuis le n°1. « 40 ans, c'est un beau chiffre, non ? C'est la teneur en alcool de l'Armagnac, nous lâche-t-il en rigolant, alors que nous déambulons sur la digue de Gruissan (Aude). Je me souviens des locaux rue de Lille (dans le VII^e arrondissement de Paris. Ndlr), avec le sol en terre battue. La première fois que je m'y étais rendu, ça m'avait marqué. »

Quand une question historique les taraude, journalistes comme pilotes font appel à sa science. Pourtant, rien ne le prédestinait à un tel parcours. « Je vivais à une époque où trouver du boulot était facile, mais jamais je ne me serais imaginé être journaliste, avouait-il. J'étais prof de maths, formé à la fac de Perpignan et je suis monté, à la rentrée 1971, avec ma femme, pour enseigner dans l'Essonne. Mais j'ai toujours été habité par cette passion pour le modélisme. À Paris, il y avait une boutique de référence, boulevard Sébastopol. Elle me faisait baver. Apeuré par la montée en puissance de la gauche, son riche propriétaire a fermé boutique pour s'en aller vivre en Suisse. Un fabricant de modèles réduits anglais, contrarié de ne plus avoir de points de vente sur le territoire français, nous étions alors motivés, d'autres membres du club et moi-même, à ouvrir un magasin. L'Anglais nous faisant comprendre qu'il nous paierait en marchandise et non avec de l'argent, il nous a fallu trouver une autre solution et le projet a été remis à plus tard. Un jour, j'ai demandé à quelqu'un du club comment il arrivait à faire des miniatures aussi belles avec autant de détails, au niveau des couleurs et des stickers de sponsors, et il m'a amené chez DPPI, une agence de photo. « Ils ont des clichés de toutes les courses à travers le monde », m'avait-il prévenu. Au final, Jean-Pierre Thibault (alors co-patron de DPPI avec Thierry Bovy. Ndlr) et mon ami nous sommes associés et avons ouvert une boutique, le 13 septembre 1975. » Si c'est à travers le sport automobile qu'il s'est fait un nom, jamais sa passion pour les modèles réduits ne l'a abandonné. Il fondera même en 1995 *AUTOModélisme*, revue dont il sera le rédacteur en chef pendant une quinzaine

JEAN-MARC TEISSEGRE



ARCHIVES J.M. TEISSEGRE

d'années. Mais toujours pas d'AUTOhebdo à l'horizon. Les premiers liens avec Étienne Moity, c'est rue Voltaire, à Levallois, qu'il va les tisser. Ce dernier, parti de l'*Automobile Magazine* pour fonder *Scratch* (« ancêtre » d'AUTOhebdo. Ndlr), sera le premier rédacteur en chef du journal. « La boutique était au 77 bis et DPPI au 75, se remémore le Narbonnais d'adoption. Tous les soirs, il y avait des discussions jusqu'à tard entre les frères Moity, qui venaient se fournir en photos chez DPPI, Thierry Bovy et Manou Zurini (photographe de l'agence. Ndlr). Devant mon intérêt pour la course automobile, ils m'ont envoyé, en tant que photographe, sur quelques courses. J'ai appris à faire des photos sur le trottoir, devant la mairie de Levallois. À l'époque, il n'y avait pas d'appareil automatique. Après mon premier reportage, Thierry est venu me dire qu'on ne voyait strictement rien sur mes photos de podium. Ils m'ont donc formé. Charles Cevert (le frère de François. Ndlr), Bovy et Zurini mimaient un podium pour m'apprendre à trouver la bonne ouverture... »

À cette époque, Jean-Marc Teissedre gère déjà la rubrique modélisme de *Scratch*, pour ce qui sera également son premier poste à l'hebdo. Mais, très vite, il profite de ses déplacements en tant que pigiste pour écrire ses premières analyses de course. « Étienne m'a demandé de lui écrire quelques lignes en complément de mes photos. Puis je suis devenu, en 1977, le responsable de la rubrique Endurance. Nous suivions de près le championnat d'Allemagne Groupe 5 où était engagé Bob Wollek. Je ne faisais que ça, mais je me régalaïs d'aller au Norisring, piste d'une extrême simplicité tracée dans un lieu chargé d'histoire (implanté au pied de la première

réalisation d'envergure d'Albert Speer, l'architecte d'Adolf Hitler, l'un des principaux monuments ayant servi la propagande nazie. Ndlr). Aujourd'hui, il est encore arpenté par les voitures de DTM. Mais eux, ce sont des rigolos. À l'époque, les voitures avoisinaient les 800 ch ! Il fallait les voir s'empiler à la première épingle... Tous les ans, il y avait, posté en haut de la tribune, un inconditionnel de Wollek qui brandissait une banderole sur laquelle était inscrit : « Bob is my Führer ». Le Groupe 5 a été pour moi un tremplin incroyable. C'était le début de la domination allemande sur la discipline. J'y ai connu notamment Reinhold Joest (voir page 63. Ndlr), Norbert Singer (page 68. Ndlr) ou encore les frères Kremer. Quand ils ont gagné aux 24 Heures du Mans 1979 avec leur Porsche 935 K3 (modifiée par leurs soins. Ndlr), j'ai été contacté par des journaux anglais, américains, japonais... Tous voulaient savoir qui ils étaient et j'étais le seul à les connaître. Ces gars-là courant aux

MODÈLE ORIGINAL

C'EST PAR LE PLUS PARFAIT DES HASARDS QUE CELUI QUI EST DEvenu L'UN DES JOURNALISTES LES PLUS RESPECTÉS DE L'ENDURANCE A DÉBUTÉ À AUTOhebdo. MAIS C'EST AUSSI GRÂCE À SA PASSION POUR LES MINIATURES.

THIBAUT VILLEMANT



Impossible de compter le nombre de miniatures qu'il a en sa possession.

P. SÉGLIER

États-Unis, mes accointances avec eux m'ont ouvert des portes outre-Atlantique. »

UN VRAI-FAUX PASS POUR LA SARTHE

Les 24 Heures du Mans, c'est sa course. Une première accréditation en 1976 en tant que photographe amateur, avec un vrai-faux pass concocté par son ami Manou Zurini - chut ! -, puis des écrits l'année suivante. « J'assistais

au Grand Prix d'Albi, ainsi qu'au passage du Monte-Carlo, à Narbonne. Le Mans, c'était trop loin, nous avoue-t-il. Mais j'écoutais la radio et me rappelle l'avoir regardé à la télé en 1962, alors que j'avais 13 ans, avec Roger Couderc au commentaire. Mon baptême du circuit, ce fut en 1972, pour la première victoire de Matra et de Pescarolo. » Autour d'une succulente salade gésiers-confits de canard et

une bonne bouteille de Corbières, notre hôte continue de nous conter ses parties de golf, à Sebring, avec Bob Wollek et Claude Ballot-Léna, ou ses gueuletons avec Henri Pescarolo. Il y a des hommes qui marquent une carrière et ces trois-là font partie de sa vie au même titre que Jacky Ickx ou Hugues de Chaunac. « Quand AUTOhebdo est né, ce dernier était là. Et aujourd'hui, Oreca est toujours l'un des

acteurs majeurs du sport automobile. J'admire aussi beaucoup ce que fait Pierre Fillon, qui fait du boulot très propre depuis qu'il est à la présidence de l'ACO. Ce qu'ont réalisé Patrick Peter ou Stéphane Ratel, c'est assez extraordinaire également. Et j'en oublie... » S'il a su exercer son métier avec beaucoup de professionnalisme, il s'est inévitablement lié avec certains acteurs de la course. Aujourd'hui, comptent parmi ses chouchous Romain Dumas, Nicolas Minassian, Stéphane Ortelli ou encore Frédéric Makowiecki.

“J’ASSISTAIS AU GRAND PRIX D’ALBI, AINSI QU’AUPASSAGE DU MONTE-CARLO, À NARBONNE. LEMANS, C’ÉTAIT TROP LOIN. MAIS J’ÉCOUTAIS LA RADIO ET ME RAPPELLE L’AVOIR REGARDÉ À LA TÉLÉ EN 1962, ALORS QUE J’AVAIS 13 ANS, AVEC ROGER COUDERC AU COMMENTAIRE”





Ici dans la salle de presse du Mans, avec son acolyte Christian Moity, avec qui il fait le livre officiel des 24 Heures du Mans.

ARCHIVES J.-M. TEISSÈDRE

Au premier étage de sa maison, une vitrine de miniatures est dédiée à l'Alésien, au milieu de tant d'autres, classées par marques, voire par sponsors (Martini, Jägermeister). Impossible de compter le nombre de modèles réduits qu'il a en sa possession. Ni les livres, d'ailleurs. « *J'ai compté 350 cartons lors de notre déménagement, nous lâche sa femme Evelyne, qui a supporté - et même soutenu - la passion de son mari, puisqu'elle a longtemps géré avec lui la BAM (Boutique Auto Moto. Ndlr). Et il y en a encore dans un hangar en banlieue parisienne...* » Parmi ces ouvrages, bon nombre sont signés de son nom. Peugeot ou Onroak Automotive sont autant de marques ayant fait appel à ses services. *L'Année Automobile, Endurance 50 ans d'histoire*, ou encore le tryptique des *24 Heures du Mans* (un trois volumes répertoriant toutes les voitures ayant participé à la classique mancelle), véritable travail de titan achevé en 2010. À côté de son travail pour AUTOhebdo, une autre création l'occupe une bonne partie de son temps, à savoir le livre officiel des 24 Heures du Mans, co-écrit avec son compère Christian Moity, les deux hommes ayant été rejoints, entre-temps, par notre confrère Alain Bienvenu. « *S'inspirant de l'annuel des 500 miles d'Indianapolis, Christian a proposé ce projet à l'ACO dès 1974, troisième et dernière victoire de Matra. Mais ils n'en ont pas voulu. Il a laissé tomber puis est revenu à la charge en 1978, avec le succès de Renault, qui cherchait un*

“IL MANQUE AUJOURD’HUI DES GRANDES GUEULES COMME GUY LIGIER, MAIS JE DOIS RECONNAÎTRE AVOIR APPRÉCIÉ L’ATTITUDE DE NICO HÜLKENBERG, AUX 24 HEURES DU MANS, EN JUIN DERNIER”

moyen de laisser un souvenir de son triomphe. L'ACO a, une fois de plus, refusé d'être partie prenante, mais cette fois, c'était lancé. » Le club organisateur du double tour d'horloge sarthois a finalement apposé son logo sur la couverture en 1997, avant que ne soit inscrit depuis 2007 la dénomination « livre officiel ». L'ouvrage est devenu incontournable pour tout fan qui se respecte et pour tous les acteurs de la course. Implantée au milieu d'un petit village non loin de Narbonne, la maison de Jean-Marc Teissèdre est un musée. Pas uniquement sur l'automobile, l'intéressé étant aussi un fan du Tour de France et surtout de rugby. Il est d'ailleurs le co-pré-

sident du Racing Clape Plage Armissan XV, dont Romain Dumas est l'un des partenaires. Mais s'il y a une collection qui lui tient à cœur, c'est bien celle des programmes officiels, toutes disciplines confondues. Des 24 Heures du Mans, il en possède certains datant des années 20. « *C'est autant pour le côté informatif que le côté esthétique, en ce qui concerne les plus anciens* », admet-il. Sous l'un des trophées des 24 Heures de Daytona remportés en 1983 et offert par Bob Wollek, il travaille à l'écriture de nouveaux opus. Et s'il condamne la déshumanisation des rapports entre pilotes et journalistes, sa passion ne s'est pas érodée au fil des années. « *Il manque aujourd'hui des grandes gueules comme Guy Ligier, mais je dois reconnaître avoir apprécié l'attitude de Nico Hülkenberg, aux 24 Heures du Mans, en juin dernier. Bien plus que la technique, c'est le côté humain de l'aventure que j'aime.* » Au lendemain de sa victoire aux 24 Heures du Mans 2010 avec Audi, Romain Dumas, en passant dans nos locaux, avait salué le travail de ce grand reporter, l'un des trop rares à avoir relaté ses exploits sur le continent américain, avec Penske, de 2006 à 2008. « *Il y a des visages sur les circuits, qu'on a l'habitude de croiser, toujours avec autant de plaisir, nous confiait fin janvier, à Daytona, Farida Zadi, team manager du SMP Racing, ex-JMB. Et celui de Jean-Marc en fait incontestablement partie.* » Comme de la grande aventure d'AUTOhebdo. ●

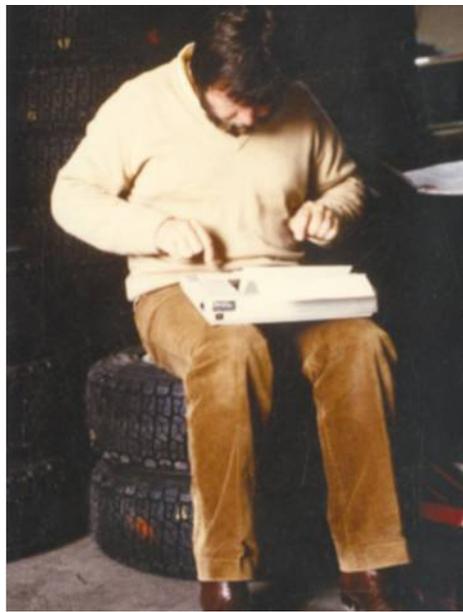
Un jour de juin 1985, Michel Lizin a eu l'immense privilège de remplacer au pied levé le coéquipier de Bjorn Waldegard, indisponible, pour disputer le rallye de Nouvelle-Zélande à bord de la Toyota Celica Twin Cam officielle. Dans l'incapacité de lire les notes rédigées en suédois, l'envoyé spécial d'AUTOhebdo a profité du spectacle offert par le champion du monde qui roulait « à vue ». C'est sans doute la seule fois dans sa longue carrière de reporter qu'il se passa de notes, donc de stylo, mais conserva néanmoins un carnet pour pointer... Prédéstiné à se consacrer à la politique, ce qu'il fit cependant durant plusieurs décennies aux côtés d'Anne-Marie Lizin, son épouse (décédée en octobre dernier. Ndlr), Michel a vécu sa passion pour le sport automobile en général, et les rallyes en particulier, qui l'a amené à faire le tour du monde chaque année pour narrer les exploits des pilotes. « Il y a quarante ans, j'ai suivi mon premier rallye Monte-Carlo en tant que journaliste. Mais c'était pour une revue belge qui s'appelait Sport-Moteur. Le premier article que j'ai rédigé pour AUTOhebdo était le compte rendu du Critérium Lucien-Bianchi qui s'était déroulé en mai 1976.

Le contact avec le journal s'est fait par un coup de téléphone à Étienne Moity qui était le rédacteur en chef à l'époque. Pendant plusieurs mois, j'ai rédigé des articles sur toutes les disciplines en Belgique et dans d'autres pays européens. Pas uniquement les rallyes mais aussi beaucoup de circuits. F2, F3, Groupe 5, au Nürburgring ou à Brands Hatch.

Je me suis également débrouillé pour suivre des rallyes du championnat du monde afin de fournir des sujets magazines. Le premier a été le RAC Rally, toujours en 1976, où j'y suis allé avec l'assistance du Toyota Team Europe qui était encore basé en Belgique. Le chauffeur du camion, Gerd Pfeiffer, dit « Pepper », est devenu bien plus tard l'ingénieur responsable des essais de Toyota en F1... »

À l'instar d'autres glorieux anciens (voir pages précédentes. Ndlr), Michel est l'un des pionniers du journal, même s'il lui a fallu patienter plusieurs années avant d'être totalement intégré à la rédaction. « Pendant six ans environ, j'ai fait des piges pour AUTOhebdo. Lorsque Jean-Paul Renvoizé a quitté le journal en avril 1982, Étienne Moity m'a proposé de reprendre la rubrique championnat du monde des rallyes, tout en restant free-lance. J'ai commencé par le Tour de Corse puis, j'y suis resté jusqu'à la

MICHEL LIZIN



fin de l'année dernière (Michel Lizin demeure néanmoins collaborateur et interviendra dorénavant sur des sujets historiques. Ndlr). Au début, j'étais tout seul avant que des jeunes collègues viennent en renfort comme Jean-Michel Desnoues (Grand Reporter F1. Ndlr) à plusieurs reprises et principalement toi Éric, depuis une quinzaine d'années. »

MACHINE À ÉCRIRE

Michel a connu l'époque où l'insouciance régnait encore, où l'on pouvait vivre à fond, en roulant sur les routes sans crainte d'un radar, où cholestérol, éthylotest ou préservatif ne figuraient pas encore dans le Petit Larousse Illustré... La société a changé. Et la façon de fabriquer les journaux aussi. « La différence entre aujourd'hui et les années 70 est gigantesque au niveau de la technologie. Je devais dicter mes premiers articles pour un quotidien belge en épelant dix fois le nom du pilote. Pour AUTOhebdo, le rythme de travail était différent. Très souvent, nous rentrions à fond du lieu du reportage afin d'amener les textes et les rouleaux de pellicules photos qu'il fallait ensuite développer. Dans les pays lointains, surtout en championnat du monde des rallyes, j'utilisais le télex pour envoyer mes papiers. Les Secrétaires de Rédaction avaient un boulot monstre à la relecture car les télexistes ne mettaient pas toujours la

ponctuation ou les bons accents. » Nos plus jeunes lecteurs savent à peine que le Minitel était la révolution technologique qui nous a conduit jusqu'à Internet. Alors un télex... « C'était un moyen de transmission par bande dans lequel des trous étaient perforés, reprend Michel. C'était un service de la Régie des Téléphones que l'on trouvait dans tous les pays du

monde. Chaque organisateur de rallye avait son propre service de télex. Les employés utilisaient une machine à écrire pour retaper mon texte. En Belgique, c'était la Régie des Télégraphes et des Téléphones (RTT). Les gars se battaient pour avoir mes textes sur les rallyes, mêmes s'ils étaient longs, plutôt que de se coltiner les annonces de mariages ou de décès ! À l'arrivée, au 7 rue de Lille, siège historique du Groupe Hommell en plein cœur de Paris, la bande était décryptée par une machine spéciale. »

Comparé aux moyens de transmission actuels qui, en quelques clics et une dizaine de secondes permettent d'envoyer les reportages, les moyens de l'époque devaient donner des sueurs froides. En clair, un papier n'était jamais terminé tant qu'il n'était pas parvenu à la rédaction. Et, parfois, l'aventure débutait bien après le point final.

« Une seule fois, il me semble qu'un article n'est jamais arrivé. C'était en rentrant du Safari de Côte d'Ivoire. L'avion avait pris du

DE NOTE EN NOTE

CELUI QUI FUT TRÈS LONGTEMPS LA PLUME DU CHAMPIONNAT DU MONDE DES RALLYES SE SOUVIENT DES DÉBUTS GLORIEUX D'AUTOHEBDO, QUAND TRANSMETTRE UN ARTICLE DU BOUT DU MONDE CONSTITUAIT UN VÉRITABLE EXPLOIT. ET ÉVOQUE ÉGALEMENT L'ÉVOLUTION DES COMPÉTITIONS ROUTIÈRES.

ÉRIC BRIQUET

retard au décollage et il n'avait pas pu arriver dans les temps en raison du brouillard qui nous avait obligés à nous poser à Marseille au lieu d'aller jusqu'à Paris. »

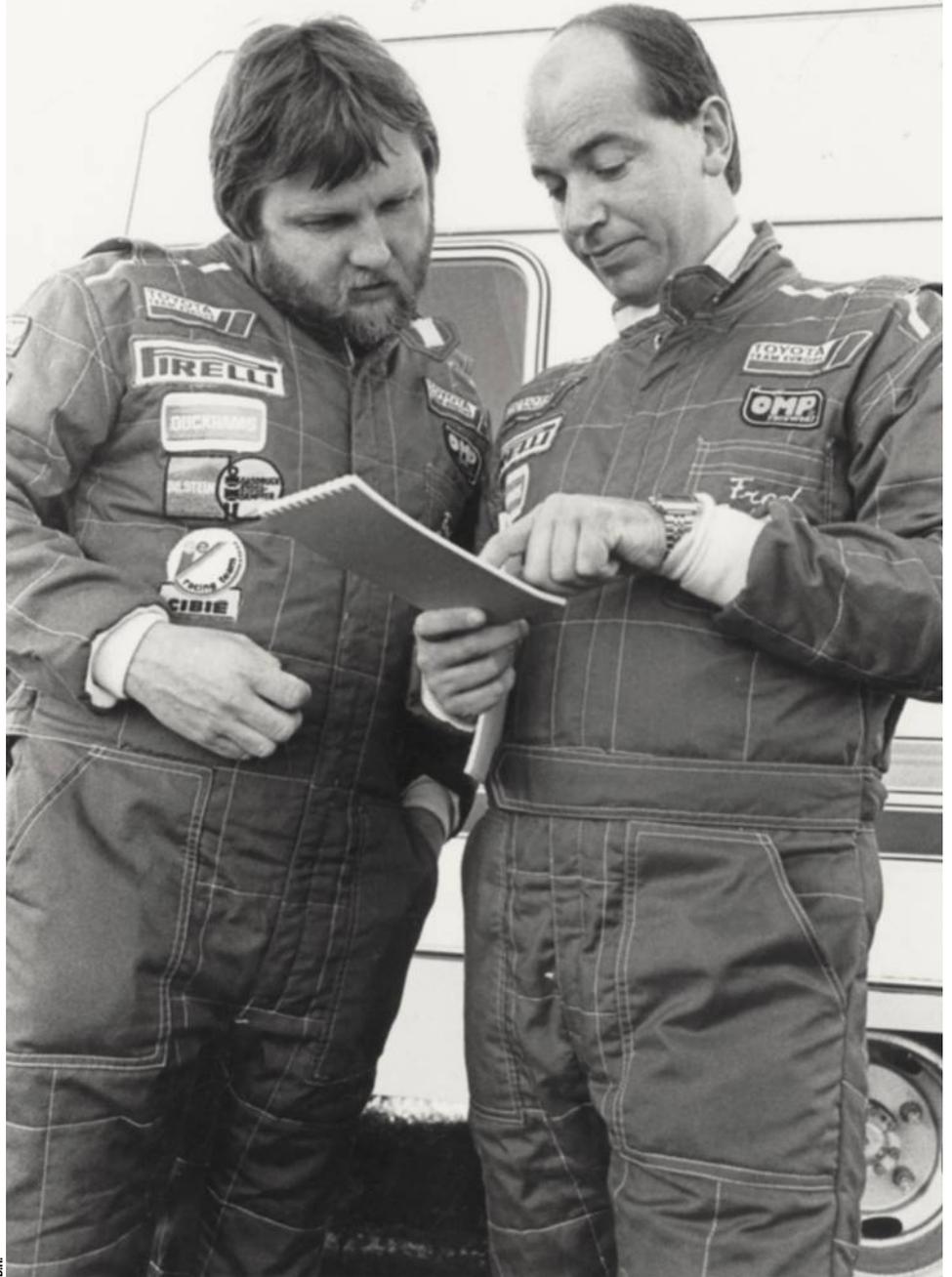
La technologie était différente à tous les niveaux en 1976. Et pourtant, ça fonctionnait. Avec des moyens différents, certes, mais considérés comme très archaïques aujourd'hui. « *La technologie a évolué et la vitesse de transmission des informations via Internet rend le défi des journalistes encore plus grand aujourd'hui. Les rallyes se terminent le dimanche maintenant, ce qui n'était pas le cas avant. Nous avions alors largement le temps de rentrer puis d'écrire. C'était plus confortable. Tandis qu'aujourd'hui, il faut travailler plus vite et plus longtemps le dimanche soir. Il faut parfois commencer à écrire avant même que l'épreuve ne soit terminée parce que nous n'avons pas le choix.*

Les contraintes sont donc plus importantes. L'autre révolution concerne l'information que l'on trouve quasiment en direct sur Internet et les réseaux sociaux. Le métier de journaliste de presse écrite a évolué puisque nous n'avons plus rien à apprendre aux lecteurs. Toutes les « news » factuelles sont déjà connues lorsque AUTOhebdo sort trois jours après l'arrivée de l'épreuve pour la version papier. En conséquence, nous avons adapté nos articles en nous dirigeant plus sur le décryptage et l'analyse, tout en gardant une part d'émotion. À la différence de la F1 que tout le monde peut regarder en direct et en intégralité, le rallye reste un sport compliqué à voir et à suivre. Même s'il y a quelques spéciales diffusées en direct, les gens ne peuvent pas vivre la course, en dehors des résultats sur Internet. »

LA COURSE DE L'INTÉRIEUR

La modification du format des épreuves du championnat du monde, renommé WRC en 1997, lorsque David Richards a tenté d'en faire un produit commercial juteux, à l'instar de la F1, a modifié la donne. Par ailleurs, les services communication des constructeurs ont voulu tout contrôler, quitte à rendre les propos et les histoires un peu fades. Même si les pilotes demeurent toujours des héros. Ce changement d'ambiance a eu des conséquences sur les relations entre les médias et les concurrents. L'atmosphère amicale et chaleureuse a peu à peu disparu. « *La recherche des informations a changé. Avant, c'était la croix et la bannière pour trouver les assistances placées au bord des routes, si les équipes ne te donnaient pas leurs plans. Les journalistes étaient dans l'action du début à la fin. Il était encore possible de discuter librement avec tout le monde, pilotes, copilotes, ingénieurs, mécanos... Un rallye se déplaçait vite, sur des distances et des durées beaucoup plus longues. Pour le suivre, il fallait parfois rouler*

Michel Lizin est passé de l'autre côté de la barrière au Rallye de Nouvelle-Zélande 1985, en copilote Björn Waldegard. On le voit ici avec son « collègue » Fred Gallagher qui naviguait Juha Kankkunen.



DR.

comme des fous. On ne se posait même pas la question de savoir si l'on pouvait parler aux pilotes. On y allait. Du coup, un certain respect s'installait entre les pilotes et les journalistes quand tu te retrouvais au fin fond du Pays de Galles à trois heures du matin. À l'époque, un rallye c'était une aventure dont nous faisons partie. Nous évoluions à l'intérieur de la course à notre façon, comme les mécanos, comme les ingénieurs. Nous étions dans la famille. Alors

que maintenant, le journaliste est plus perçu comme un élément extérieur. Les rapports ne sont plus les mêmes dans une zone média. Aujourd'hui, tout est centralisé et verrouillé autour d'un parc d'assistance unique. » Trop facile de dire comme le chante si bien Jo Dahan, l'un des anciens de la Mano Negra, « *C'était mieux avant!* » parce que les temps ont changé. Le métier qui consiste à suivre des pilotes depuis leurs débuts et de les accompagner tout au long ▶

de leur carrière n'a pas trop évolué entre 1976 et 2016. « Il est toujours possible d'établir un contact étroit avec un pilote. Mais il ne faut pas attendre qu'il devienne champion. Il faut s'intéresser très tôt à lui et à ses performances, avant même qu'il soit en WRC. Il se crée alors une habitude et les relations sont forcément

“EN QUARANTE ANS, LE PRINCIPAL CHANGEMENT VIENT DE L'EXTRÊME RAPIDITÉ DES VOITURES ET DES PILOTES”

meilleures. Autrefois, elles pouvaient être amicales, maintenant elles sont surtout professionnelles. J'allais souvent sur les essais ou les reconnaissances et, forcément, c'était sympa de se retrouver le soir dans les mêmes restaurants et hôtels. J'ai partagé un nombre incalculable de repas avec Mikkola, Waldegard, Thérier. Aujourd'hui, les reconnaissances durent deux jours. Les équipages ont tout juste le temps d'avaler un sandwich au bord de la route. Autrefois, les recos pouvaient se dérouler sur deux ou trois semaines. Mais cela ne signifiait pas que les pilotes roulaient pendant quinze heures par jour. Ils prenaient le temps.



C'est le monde à l'envers. Michel Lizin est au volant, et Ari Vatanen à ses côtés...

D.R.

La société a évolué... » Des années 70 à la décennie actuelle, les voitures n'ont plus rien en commun. Il suffit de suivre un rallye historique comme le Tour de Corse ou le Monte-Carlo pour saisir la différence. Les petites propulsions de 90 chevaux délivrés par un 1300 atmo ont disparu du panorama, cédant la place à des prototypes de plusieurs centaines de milliers d'euros : les WRC. « En quarante ans, le principal changement vient de l'extrême rapidité des voitures et des pilotes. Auparavant, les notions d'Endurance et de fiabilité étaient essentielles. En 2016, tout est changé,

tout est vérifié à l'assistance. Le style de pilotage a évolué aussi. Avant, la dérive permettait de rouler avec une marge de sécurité. Aujourd'hui, les pilotes connaissent tout par cœur parce que les spéciales ne changent pas d'une année sur l'autre, et ils travaillent beaucoup les vidéos. Les trajectoires sont donc plus tendues au profit de l'efficacité. Ils cherchent à transformer les virages en ligne droite... » Michel Lizin était présent au Monte-Carlo 2016. Il n'a pas raté une édition depuis 1969. Et il continuera dans le futur à se balader sur les rallyes, soyez-en assurés.



Notre collaborateur a également eu la chance de rencontrer Juan Manuel Fangio chez lui, en Argentine.

D.R.

CHROMES - CARROSSERIE - TISSUS - BOIS - CUIRS - CAPOTES - JANTES - MOTEUR

BELGOM®

DES PRODUITS DE LÉGENDE

KIT DE GOMMAGE CARROSSERIE

NOUVEAU
100%
INNOVANT

SURFACE
INNOVATION
TECHNIQUE
MACROMOLÉCULAIRE



**ÉLIMINE ET DÉCONTAMINE
FACILEMENT
LES TÂCHES REBELLES
EN MOINS DE 30 MN**

Idéal pour la sève des arbres, les fientes d'oiseaux,
les insectes, toutes traces de pollution...

GANT DE GOMMAGE + LUSTREUR EXPRESS
+ MICROFIBRE DE LUSTRAGE



INFO CONSOMMATEURS
02 37 29 50 50



FORMULE e - BUENOS AIRES
ÇA PLANE POUR BIRD



FORMULE e

Devant Sébastien Buemi, auteur d'une spectaculaire remontée et grand bénéficiaire de la manche argentine, le Britannique a offert la victoire à DS Virgin dès sa quatrième sortie. J.C. Romec (avec R. Bernard)

La Formule e retrouvait samedi dernier l'embouchure du Rio de la Plata, après avoir conclu l'année civile 2015 à Punta del Este, la célèbre station balnéaire uruguayenne. Un mauvais souvenir pour Sam Bird qui avait dû ranger sa monoplace inerte dans l'échappatoire alors qu'il était en position de viser le podium. Le Britannique de l'association franco-anglaise DS Virgin Racing (voir *Ah n°2034*. *Ndlr*) a connu une tout autre fortune cette fois, puisqu'il décrochait une troisième victoire personnelle dans la série après celles de Putrajaya et Londres, lors de la saison inaugurale. Surtout, il débloquent le compteur de son équipe, à la grande satisfaction de Xavier Mestelan-Pinon, directeur technique de DS Performance. « C'est un week-end historique pour la marque, jubilait le Français qui, hasard du calendrier, avait découvert la discipline ici-même l'an dernier. Il faut saluer la prestation tout à fait exceptionnelle de Sam, depuis sa qualification en Super pole jusqu'à la fin de la course. Sur chaque meeting, je répète à mes équipes qu'avant de chercher la performance, il faut éviter de commettre des erreurs. Cette fois, avec Sam, nous venons enfin de vivre un week-end sans faute, qu'elle soit technique

ou de pilotage. Dès le samedi matin, toute l'équipe avait compris que nous avons progressé grâce à des évolutions de logiciels, en gestion d'énergie, en suspension, et sur d'autres points que je garderai secrets. Nous étions plus sereins que d'habitude. » Allusion sans détour à la séance de travail ayant immédiatement suivi l'étape uruguayenne au moment de Noël.

Excellent gestionnaire

« Depuis la première course, nous travaillons sur la compréhension de la voiture, précise cependant Mestelan-Pinon. Ces monoplaces roulent très peu en séances d'essais ou en course, et donc il y a encore beaucoup de choses à apprendre quant à

l'utilisation des freins, de la régénération, de l'amortissement. »

Le succès de l'ex-pensionnaire des GP2 Series est particulièrement remarquable étant donné qu'il n'est que le deuxième pilote à trouver le chemin de la victoire en Formule e, après s'être élané de la pole. Une position privilégiée que le Britannique s'est octroyée, bien que le plus rapide de la séance de qualification fut Stéphane Sarrazin, au volant de la Venturi. Hélas pour lui, l'Alésien n'a pas été en mesure de reproduire sa performance lors de la Super pole. Sam Bird s'est ainsi retrouvé en première ligne au côté de Nicolas Prost, le Français de Renault e.Dams consolant quelque peu son équipe de l'erreur commise un peu plus tôt par son chef de file, Sébastien Buemi (voir *par ailleurs*. *Ndlr*). Mais le fils du quadruple champion du monde F1 n'a pas pu contester l'envol du Britannique, que personne ne délogera de la première place. Une performance notable, dans cette série qui a l'habitude de voir plusieurs changements de leaders. « Sam a en effet produit une course d'une rare intensité, notait pour sa part Alex Tai, Team principal de DS Virgin. La tension est toujours présente lorsque vous menez et que vous devez défendre votre position tout en gérant votre



La DS Virgin n°2 a mené les débats du départ à l'arrivée.

DPPI / E. BOODEN

APRÈS AVOIR REGAGNÉ 16 PLACES EN COURSE

Buemi consolide son leadership

► Auteur d'un tête-à-queue lors de la séance de qualification alors qu'il était 3/10^e plus rapide que le meilleur chrono signé Stéphane Sarrazin, le leader du championnat croyait bien devoir céder sa place à l'issue de ce week-end argentin. Buemi s'élançait en effet depuis la 18^e et dernière position de grille alors que son principal rival, Lucas di Grassi, se positionnait 7^e après qu'une petite erreur dans son tour rapide lui a fait manquer la Super pole pour 7/100... Mais

le pilote Renault e.Dams a prouvé que tout était possible dans ce championnat de monoplaces électriques. Après un excellent départ, on le retrouvait déjà 8^e au 12^e tour, puis 7^e trois boucles plus tard. Le changement de monture se passait à merveille puisque Buemi ressortait 4^e derrière le trio Bird-Di Grassi-Sarrazin. Légèrement bloqué par le Français de Venturi au moment du Safety-car, il le déboîtait au restart avant de disposer de Di Grassi à 7 tours du damier. Seul Bird saura résister à son

appétit. « *Quelle course, mais surtout quelle voiture, lançait-il à l'arrivée. Ce résultat est incroyable même s'il faut reconnaître que l'intervention du Safety-car nous a bien aidés. Ce doit être l'une des meilleures courses de ma carrière, et je tire mon chapeau à toute l'équipe Renault e.Dams.* » Au final, à l'inverse de la perte attendue, c'est un solde positif de trois points que Buemi retirait de cette 4^e manche, pour compter désormais quatre longueurs d'avance sur Di Grassi. **J.C.R.**



Pour s'être loupé en qualification, Buemi s'est élancé en fond de grille.

FORMULA E

consommation d'énergie et la température de la voiture. C'est la plus grande course qu'il a produite depuis qu'il évolue sous nos couleurs. » Xavier Mestelan-Pinon ne pouvait que renchérir : « *La voiture fonctionnait très bien car, hormis Buemi, nous étions plus rapides que tous les autres. Buemi a fait une course magnifique, il a beaucoup tapé dans son matériel, et sur la fin, c'est*

devenu plus compliqué pour lui, tandis que Sam a mené la sienne sans s'en soucier et a résisté justement parce qu'il a su gérer son énergie en fonction des difficultés. Il m'a épaté. Il a laissé Buemi le remonter sans s'énerver pour conserver le plein potentiel de sa monoplace en fin d'épreuve, car l'on sait que ces voitures peuvent rapidement avoir des soucis de température au niveau de la batterie. Sur ce point, notre nouveau software nous a beaucoup aidés. » À cette prestation sans faute de l'Anglais, le directeur technique tenait à associer son équipier français, Jean-Eric Vergne, affaibli le week-end dernier par une intoxication alimentaire (voir par ailleurs. Ndlr) : « *Je tire aussi mon chapeau à JEV qui a découvert la voiture lors de la qualification et a été capable d'être à seulement 1^{er} de la pole en l'espace d'un seul tour. Ça confirme aussi que la voiture marchait très bien.* » Ultime satisfaction, même si elle relève de l'anecdote, Bird et Vergne ont encore été sélectionnés par les internautes pour bénéficier du « fanBoost », ce surplus d'énergie utilisable en seconde partie de course. Efficace et populaire, la DS Virgin Racing pourrait donc se permettre de jouer encore les trouble-fête lors de la prochaine manche, à Mexico, dans un peu plus d'un mois.

DECLA



« Ce fut notre pire course. Je pense que toutes les équipes ont fait un pas en avant aux tests de Punta del Este, sauf nous. Renault par exemple a montré qu'il était possible de partir derrière, de doubler des concurrents, et de finir fort. De mon côté, j'ai dû utiliser beaucoup d'énergie et je l'ai payé sur la fin »
Lucas di Grassi, pilote Audi Abt

VITE

SARRAZIN



DPP/LE FLAMAND

Le pilote Venturi s'est montré le plus rapide en qualification, mais il n'a pu rééditer sa performance en Super pole. Parti 4^e, il tenait le podium après l'abandon de Felix da Costa. Lors

de la neutralisation, une incompréhension le faisait rester à 50 km/h, bloquant un Buemi déchaîné qui a fini par le déborder.

VERGNE

Victime d'une intoxication alimentaire, comme une bonne partie du paddock, le Français de DS Virgin a débuté son meeting par la qualif', après avoir fait l'impasse sur les essais libres. Parti 15^e, il n'a pas réussi à remonter dans les points.

DI GRASSI

Quatrième podium en quatre courses pour le Brésilien, une régularité qui ne devrait pas le consoler d'avoir perdu des points sur Buemi.

FÉLIX DA COSTA

Vainqueur à Buenos Aires l'an dernier, le Portugais a encore étonné cette fois-ci en signant le 3^e chrono à un centième de la première ligne, au volant d'une monoplace Aguri « ancienne génération ». Il était 2^e lorsqu'un problème électronique a rendu sa voiture muette juste avant le relais.

Classement FORMULE e

5-6 février. Manche 4/11

Qualifications

1. S. Bird (DS Virgin Racing) 1'09"420, 2. N. Prost (Renault e.Dams) 1'09"751, 3. A. Félix Da Costa (Team Aguri) 1'09"761, 4. S. Sarrazin (Venturi Team) 1'10"298, 5. M. Conway (Venturi Team) 1'12"391 (Super pole); 6. R. Frijns (Andretti) 1'09"616, 7. L. Di Grassi (Abt Audi Sport) 1'09"677, 8. D. Abt (Abt Audi Sport) 1'09"814, 9. N. Piquet (Nextev) 1'09"931, 10. J. D'Ambrosio (Dragon Racing) 1'10"067, ... 12. L. Duval (Dragon Racing) 1'10"130, ... 15. J.E. Vergne (DS Virgin Racing) 1'10"581, ... 18. S. Buemi (Renault e.Dams) 1'19"421.

Course

1. S. Bird (DS Virgin Racing) 35 t. en 45'28"385 (114,5 km/h), 2. S. Buemi à 0"7, 3. L. Di Grassi à 7"5, 4. S. Sarrazin à 9"4, 5. N. Prost à 11"3, 6. L. Duval à 15"6, 7. N. Heidfeld (Mahindra Racing) à 16"4, 8. R. Frijns à 18"6, 9. O. Turvey (Nextev) à 22"0, 10. B. Senna (Mahindra) à 22"4, 11. J.E. Vergne à 24"4, etc. MT : D'Ambrosio 1'10"285.

CHAMPIONNAT

PILOTES 1. Buemi 80 pts

2. Di Grassi 76, 3. Bird 52, 4. Duval 32, 5. D'Ambrosio 30, 6. Sarrazin 28, ... 9. Prost 21, ... 14. Vergne 6, ... 16. Berthon 4, etc.

TEAMS 1. Renault e.Dams 101 pts

2. Abt Audi Sport 86, 3. Dragon Racing 62, 4. DS Virgin Racing 58, 5. Mahindra 34, 6. Venturi 28, etc.

INTERCONTINENTAL GT CHALLENGE - 12 HEURES DE BATHURST

McLAREN REBONDIT

Grâce à un Shane van Gisbergen étincelant, le constructeur anglais signe sa première victoire dans cette épreuve d'endurance. Tenant du titre, Nissan n'a pourtant rien lâché jusqu'à l'arrivée. *Pierre Tassel*



Un nouveau record de distance a été établi avec 297 tours bouclés cette année par la McLaren Tekno Autosports.

Shane van Gisbergen restera l'homme fort de cette édition 2016. Le pilote du Tekno Autosports a été le grand artisan de la première victoire de McLaren sur le Mount Panorama Circuit de Bathurst (Australie) le week-end dernier. Dès les qualifications, le natif d'Auckland (Nouvelle-Zélande), habitué du V8 Supercars et du tracé australien, avait frappé fort en établissant un nouveau record de la piste en 2'01"286 au volant de la 650S chaussée de gommes Pirelli. Les trois premières heures confirmaient la mainmise du Kiwi sur l'épreuve, avec un nouveau record du tour en course. Si Mercedes, Bentley et Audi se sont immiscés en tête à la faveur des passages aux stands, van Gisbergen associé au Portugais Alvaro Parente et à l'Australien Jonathon Webb, n'ont jamais quitté les premières positions, malgré une première alerte pour Parente, immobilisé dans la ligne droite des stands durant une quarantaine de secondes, avant de pouvoir réinitialiser sa monture et repartir. Le trio a pourtant bien

failli voir la course lui échapper dans les deux dernières heures après un arrêt délicat lors du changement de pilotes entre Webb et van Gisbergen, et un drive-through pour vitesse excessive de ce dernier dans la voie des stands.

Remake japonais

Pas de quoi déstabiliser le métronome qui a bien géré ce handicap, bien aidé par les Safety-Car et la bonne stratégie de son équipe, en reprenant la tête à moins d'une heure de l'arrivée. Le dernier relais de Katsunasa Chiyo, dans un remake de son incroyable performance de 2015, où le pilote nippon de Nissan était venu s'imposer dans les ultimes instants, ne suffira pas ; la GT-R Nismo GT3 n°1 tenante du titre échouant finalement à une grosse seconde. La Bentley Continental n°10 de Steven Kane, Guy Smith et Matt Bell complète le podium devant la première Audi R8 LMS du Phoenix Racing de Laurens Vanthoor, Markus Winkelhock et Alex Davison. En catégorie GT3 Cup, Earl Bamber empêche l'épreuve au côté de ses équipiers Stephen Grove et Scott McLaughlin sur la Porsche 911 GT3 Cup du Grove Motorsport. ●

VITE

GT CHALLENGE

La nouvelle série placée sous la houlette de SRO Motorsports réunit pour cette première édition les 12 Heures de Bathurst, les 24 Heures de Spa-Francorchamps (comptant pour les Blancpain Endurance Series) et les 12 Heures de Sepang. L'épreuve d'Austin (Texas) a été finalement annulée. Quatre constructeurs étaient alignés au départ de la manche australienne : Audi, Bentley, McLaren et Mercedes.

Classement

12 H. BATHURST

6-7 février

1. van Gisbergen-Parente-Webb (McLaren 650S GT3) 297 t. en 12h01'05"133, 2. Chiyo-Strauss-Kelly (Nissan GT-R Nismo GT3) à 1"2, 3. Kane-Smith-Bell (Bentley Continental GT3) à 48"5, 4. Vanthoor-Winkelhock-Davison (Audi R8 LMS) à 1'05"6, 5. Reynolds-Jäger-Bastian (Mercedes SLS AMG GT3) à 1 t., **6. Taylor-Mawer-Antunes (Audi R8 LMS) à 3 t.** (1^{er} Classe A-Am - GT3-Am) ... **12. Grove-Bamber-McLaughlin (Porsche 911 997 GT3 Cup) à 12 t.** (1^{er} Classe B - GT3 Cup), etc. **PP** : van Gisbergen 2'01"286. **MT** : van Gisbergen 2'01"567

Intercontinental GT Challenge

Constructeurs : **1. McLaren 31 pts.**, 2. Bentley 28, 3. Audi 21, 4. Mercedes 12. **Pilotes** : 1. van Gisbergen-Webb-Parente 25, 2. Kane-Smith-Bell 18, 3. Vanthoor-Winkelhock-Davison 15, etc ... **Pilotes Am** : **1. McLaughlin 25 pts.**, 2. Lago 18, 3. Armstrong 15

WEEK-END TV

RALLYE WRC SUÈDE (2^e manche)

WRC, le mag	mercredi 15h30	
Présentation	jeudi 22h50	
Jour 1	vendredi 22h30, 23h55, samedi 9h, 11h, 12h40	
	vendredi minuit	
ES 12	samedi 10h	D
Jour 2	samedi 22h	
	samedi 22h30, 23h50, dimanche 9h, 11h10, 12h40	
ES 21	dimanche 12h	D
Jour 3	dimanche 22h30, 23h50, lundi 12h45, 21h35, mardi 20h15	
Les temps forts	lundi 9h	

TROPHÉE ANDROS SAINT-DIÉ-DES-VOSGES (7^e et dernière manche)

Course	samedi 12h30, 17h30	D
Les temps forts	mardi 20h40	

À VOIR OU À REVOIR

IMSA (1^{er} manche - 24 H. DE DAYTONA)

mercredi 14h, 19h20, samedi 9h30	
----------------------------------	--

D : en direct ; **ND** : non diffusé



L'assureur de l'organisation de vos épreuves en 2016 (Circuit, Rallye, Courses de côtes,...)

Notre arrivée sur le marché a permis à vous tous de bénéficier d'une baisse très substantielle des tarifs d'assurances en 2013 et 2014. Nous serons toujours présents à vos côtés en 2016 pour préserver vos intérêts !

Organisateurs, n'hésitez pas à nous consulter, et à bénéficier de l'expertise de notre réseau de correspondants locaux.

BP 34 - 51873 REIMS CEDEX

Tel 03.26.87.71.38

assurances.lestienne@orange.fr

N° immatriculation ORIAS 13 007 888

e-RACE

ORECA
STORE.COM

Exclusivité !

POWERBOARD® SYNTHÉTISE ET PILOTE TOUTES LES FONCTIONNALITÉS ÉLECTRIQUES DE VOTRE AUTO !

- Réduit de plus de 75% le nombre de **connexions électriques** : Supprime tous relais, fusibles et autres interrupteurs **générateurs de pannes**.
- **Gestion directe** de l'éclairage (phares, rampes, clignotants), pompe(s), démarreur, ventilateur(s), essuie-glace etc.
- **Gain de temps et d'argent** : Montage simplifié.
- **Face avant électroluminescente** composée d'un rotacteur, 14 boutons et 26 voyants LEDs.
- **Coupe circuit électrique** norme FIA intégré.
- 3 faisceaux semi-finis qualité **Deutsch série DT inclus**.
- Poids : **1 kg seulement**
- **Dimensions** : 167,5 x 127,5 x 39 mm (sans rotacteur).

**Gérez votre véhicule
comme une auto d'usine
avec la Powerboard® !**

+33 (0)4 94 88 57 94
www.oreca-store.fr

LE SITE DES PETITES ANNONCES AUTOHEBDO

POUR PARTICULIERS



VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC **AUTOhebdo
C'EST 100% EFFICACE !**

Amateur de belles carrosseries, passionné de grosses cylindrées et de véhicules de compétition, collectionneur de voitures anciennes

CE SITE EST POUR VOUS !

40€ 4 parutions magazine
+ 4 semaines sur le site

**DÉPOSEZ VOS ANNONCES SUR
ANNONCES.AUTOHEBDO.FR**



Nous acceptons uniquement les annonces liées au sport automobile ventes de voitures de compétition, voitures sportive, 4x4, SUV... Vous pouvez également déposer vos annonces pour les pièces détachées, accessoires, documentation, etc... correspondant à ces univers automobiles.

**PROFESSIONNELS, ASSOCIATIONS,
TEAMS ET PILOTES** (prix hors frais techniques)

**Vous avez un besoin,
Location, Vente, Annonce d'évènements...
Nous avons la solution...**

Contactez Xavier

Tél. : 01 46 94 84 24 - Fax : 01 46 94 00 98
xpaindavoine@profil-1830.com



Format 1/8° avec forfaits dégressifs inclus :
À partir de 2 parutions minimum
L 95,5 x H 57,25 mm

- **PAVÉ SPÉCIAL VENTE DE VÉHICULE** **350€ HT**
175€ l'unité soit les 2 annonces à :
- **PAVÉ SPÉCIAL OFFRE D'EMPLOI** **660€ HT**
330€ l'unité soit les 2 annonces à :

Autres formats disponibles et publicité sur **AUTOhebdo.fr**, nous consulter.

- Prime de bienvenue : -5 %
- Couplage avec **Echappement** : -10 %

Retrouvez également
votre annonce dans
la version numérique
du magazine !

Profil 1830, 134 bis rue du Point du Jour
92100 Boulogne-Billancourt

RÉSERVATION J-7 AVANT PARUTION

VENTES AUTO

VENDS

CATERHAM R300 - 2012

A participé à une seule compétition.
Excellent état
Avec carte grise



39 000 € TTC

04.66.37.24.43

A VENDRE

Porsche 997 CUP/S 2009



PRIX : NOUS CONTACTER

- Révision moteur et boîte faite fin 2015
- 11900 Km
- Entretien et révision faite chez Raymond Boutinaud Racing

01.43.86.88.11



SEAT Supercopa 2010, 330 cv, moteur boîte 4 courses + roues + pièces + réservoir complémentaire pour courses de 24h.
Tél.: 06 70 72 75 67 (dépt. 16). **35 000 €**

VENTES MONOPLACES

VENDS

FORMULE RENAULT - 2014

Excellent état
A participé à une seule saison
VdeV monoplace en 2014



55 000 € HT

04.66.37.24.43

VENTES PROTOTYPES

LIGIER JS51B - 2010



Voiture en très bon état, équipé avec Shiftec Paddle Shift, 2D midi dash, aéro kit amélioré, réservoir neuf. 3722 km, seulement track days & tests. 4 roues additionnels. **€ 31'000 HT**

Tél. +41 71 644 8022 - horag@bluewin.ch

LIGIER JS51B - 2011



Voiture en très bon état, équipé avec Shiftec Paddle Shift, 2D midi dash, aéro kit amélioré, réservoir neuf. 2544 km, 6 courses, 2 victoires, tests divers. 4 roues additionnels. **33'000 € HT**

Tél. +41 71 644 8022 - horag@bluewin.ch



NORMA 2006 excellent état + pièces + roues. Réservoir remplacé. Tél.: 06 70 72 75 67 (dépt. 16). **25 000 €**

DEMANDE D'EMPLOI

Recherche emploi toutes catégories
INGÉNIEUR COMPÉTITION

Ingénieur DATA
Champion du monde WEC LMP2

Compétences :

- Data / systèmes
- Suivi kilométrique / Build sheet
- Électricité / électronique
- Gestion atelier / logistique
- Stratégie / règlement
- Mécanique / Setup
- Organisation séances d'essais + rapports

antoine.martin89@orange.fr

Ils ont collaboré à AUTOhebdo depuis 1976

Vincent Adeline
Charles-Bernard Adréani
Agence A+P
Agence Archimède
Agence Autopresse
Agence Cockpit
Agence DPPI
Agence Panoramic
Agence Vandystadt
Agence XPB
René Alezra
Karol Alhaire
Yvon Amiel
Louis Anceaux
Jean-Marc Andrié †
Mathieu Angey
Stéphane Antoine
Simon Arron
Bernard Asset
Alain Aubard
Gérard Auriol
Pierre-Henri Barat
Jean-Pierre Bataille
Philippe Beauquesne
Amélie Béguin
Patrick Behar
Éric Bellegarde
Jean-Louis Benoit
Nadine Bensadoun
Rémi Bensimon
Pat Berge
Romain Bernard
Marjorie Bernardet
Yves Bernhardt
François Berthier
Michèle Berthier
Isabelle Besset
Yves Bey-Rozet
Éric Bhat
Frédéric Billet
Hugues Bishop
Pascal Bisson
Jean-Michel Bombara
Etienne Bonamy
Christophe Bonnaud
Jean-Claude Bonnaud
Gérard Bonnet
Théry Borremans
Philippe Bouin
Gérard Bourdet
Didier Bourgoing
Dominique Bourgoin
Didier Brailon
Jean-Jacques Brand
Arnaud Briand
Éric Briquet
Pierre Brusson
Didier Bussat
Louis Butcher
Jacques Caillaud
Jean-Paul Calmus
Jordi Camp
Patrick Camus
Léopoldo Canetoli
Philippe Carles
Vincent Caro
Laurent Carvin
Anthony Cauchy
Lino Cavalcanti
Joël Chassaing-Cuvillier
Jean-Luc Chevy
Christian Chiquello
Pascal Ciret
Gérard Claussmann
Tim Cline
Stan Clinton
Clovis (Claude Viseur)

Gérard Coeffe
Colin Taylor Productions
Adolphe Conrath
Bob Constanduros
Adam Cooper
Grégory Coquet
Jean-Jacques Cornaert
Frédéric Cornéo
Francesco Cotrone †
Nelly Courtalon
Christian Courtel
Lionel Currat
Eric Damagnez
Patrick Damary
Jean Damon
Pierre Daubrosse
Emmanuelle de Freitas
Eric de Merklene
Xavier de Nombel
Katryn de Palma
Philippe de Vos
Patrick Decroi
Jean-Côme Decroos
Bernard Delattre
Jacques Delcour
Julien Delfosse
Jean-Michel Desnoues
Véronique Desormeaux
Bernard Desray †
Samia Dessaux
Renaud Didier
Pierre Dieudonné
Jean-Philippe Domecq
Pascal Dro
Laura Drouet
Gilles Dupré
Jacques-Armand Dupuis
Laurent Duroche
Helena El Mokni
Stéphane Enout
Juan-Antonio Enrich
Belle Époque
Cécile Estenave
Marie-France Estenave
Thierry Etienne
Éric Fabre
Fernand Faivre
José Fanchi
Patrice Fardeau †
Grégory Fargier
François Fayman
Andras Fekete
Gérard Féret
Jean-Sébastien Fernandez
Sylvie Fèvre
Paolo Filisetti
Pierre-Olivier Fineltin
First Line International
Jean-Louis Fiszman
Ineke Flipse
Olivier Fossier
Franchispi (Christian Moity)
Lionel Froissart
Jacques Furet
Stéphane Gaillard
Gilles Gaillard
Benoît Galand
Jean-François Galeron
Fabrice Gallou
Isabelle Gambini
Michel Garde
Pierre Gaston
Gwladys Gaydu
Alan Geslin
Jean-Pierre Girard
Axel Gironde
Bernard Giroux †

Sylvain Gluais
Pierre Gonzales
Frédérique Gore
Jean-Pierre Gosselin
Thomas Goubin
Pauline Gouelibo
Pierre Gourgaud
Sophie Graillon
Benoit Gros
Michel Guégan
François Guénot
Mario Guerreiro
Isabelle Guilbaud
Nicolas Guillaume
Jean-François Guittard
Yves Guittet
Didier Gustin
Albéric Haas
Adriano Heitmann

Pascal Litt
Pierre Livradois
Michel Lizin
Frédéric Lombard
Jean-Pierre Longuet
Guillaume Lopez
Alain Lorang
Charles Loring
Catherine Loury
Jérémy Maccaud
Claude Maillard
Jean-Pierre Malcher
José Mangattale
Françoise Marcadet
Jean-François Marchet
Clément Marin
Olivier Maroselli
Marie Martin
Simon Martin
Gérard Martin
Bernard Martin-Dondoz
René Martorell
André Marzoli
Maurizio Masini
Luigi Massari
Pierre Massé
Aki Masuko
Jean-Marie Mayet
Francine Ménégon
Bertrand Meunier
Richard Micoud
Laurence Mijoin-Duroche
Etienne Moity
Gilbert Monceau
Jean Moncharmont
Wolfgang Monsehr
Jacky Morel
Michel Morelli
Emmanuel Naud
Rolf Nieborg
Tony North
Guy Nouvier
Jean-Claude Olivier
Robert Ollivier
Marc Ostermann
Eichi Otsaka
Jean-Paul Oudot
Alain Oudot
William Pac
Julie Papillon †
Jean-Marc Pastor
Giancarlo Perini
Neil Perkins
Yann Pesenti
Ariane Petitjean
Nick Phillips
Photo 4
Photo Actualités
Sophie Pierre
Nadé Pinheiro
Giorgio Piola
Gabriele Pirovano
Stéphanie Pourchasse
Power Sport Press
Jacques Privat
Jacques Jaubert
Jean Ragnotti
Christina Ramella
Jean-Jacques Renaux
Jean-Paul René
Martine Rénier
Jean-Paul Renvoizé
Frédéric Reydelle
Fabrice Rézaiguia
Agnès Richard
Christophe Rigaut
Didier Robert

Gilles Robinet
Daniel Roche
Jean-Louis Roiseux
Jean-Claude Romec
Viviane Roméo
Romain Rossander
Evelyne Rossignol
Hugues Rougier
Rémi Roussel
Pierre-François Rousselot
Brigitte Roux
Guy Royer
Jimmy Rullier
Dominique Sacco
Bruno Sailly
Michel Salusse
Dave Salvietto
Claude Saulnier
Patrick Sautelet †
Dieter Schmagl
Philippe Séclier
Michel Sénéchal-Parfait
Patrick Sentis
Jeremy Shaw
Julio Silva Marques
Éric Simon
Sarah Slimani
Véronique Soetaert
Georges Spozio
Danièle Stantchova
Harald Strebelle
Mitsuru Sugaya
Keith Sutton
Frédéric Suzanne
Henri Suzeau
Jean-Luc Taillade
François Tainturier
Patrick Tambay
James Tanay
Henri Tapia
Pierre-Antoine Tassel
Colin Taylor
Jean-Marc Teissedre
Jean Teitgen
Pietro Terzago
Christophe Tescou
Arthur Thill
Adrien Thiry
Jean-Pierre Thuillier
Véronique Tijou
Teje Torvall
Marc Tournaire
Jean-Philippe Toussaint
Tetsuya Tsuzuki
Pierre Van Vliet
Catherine Vasquez
Patrice Vatan
Patrick Vautrin
Patrice Vergès
José Vilela
Thibaut Villemant
Jean-Claude Virfeu
Vision Sport Agency
Paul-Claude Wackerman
Jacques Warnery
Anthony Watson
Patrick Weber
Gilles Weidert
David Winter
Odile Wurmser
Jean-Marie Wyder
Dominique Wypart
Peter Wyss
Franco Zagari
Jean-Pierre Zajac

40 ANS NUMÉRO ANNIVERSAIRE

Martin Holmes
Pascal Huit
Marie-Laure Humery
François Hurel
Jeff Hutchinson
Patricia Jadoul
Yvonnick Jambon
Jacqueline Jara
Sylvie Karakostopoulos
Odile Karl
Rémi Kauffman
Jean-Philippe Kempf
Deborah Kindt
Reinhard Klein
Jean-Philippe Lajat
Gérard Lallemand
Jean-Claude Lamorlette
François Lanoiselée
Aris Lapeyre
Phil Latombe
Eddi Laumanns
Alain Lauret
Christian Layahé
Ivan Lecamus
Catherine Lechien
Thierry Lecourt
Fabien Legrésy
Jeff Lehalle
Caroline Leparoux
Dominique Leroy
David Lerozier
Jean Lerust (John Poker)
Armelle Levêque
Russell Lewis
Jo Lillini
David Limage †

Un grand merci à toutes et à tous !



YVAN MULLER

4 TITRES DE CHAMPION DU MONDE WTCC

*La maîtrise de la glisse
est à votre portée !*

LIKE NOWHERE ELSE

Imaginez glisser sur un lac gelé à plus de 200 km/h en toute sécurité.

Imaginez choisir parmi une flotte de 30 véhicules exceptionnels : Lamborghini, Porsche, Maserati, Nissan GT-R, ...

Imaginez développer vos talents grâce à un coach personnel.

Imaginez piloter jusqu'à 250 km par jour sur des circuits de F1 légendaires reproduits à l'échelle 1 sous licence officielle :



NÜRBURGRING



SILVERSTONE



PAUL RICARD

